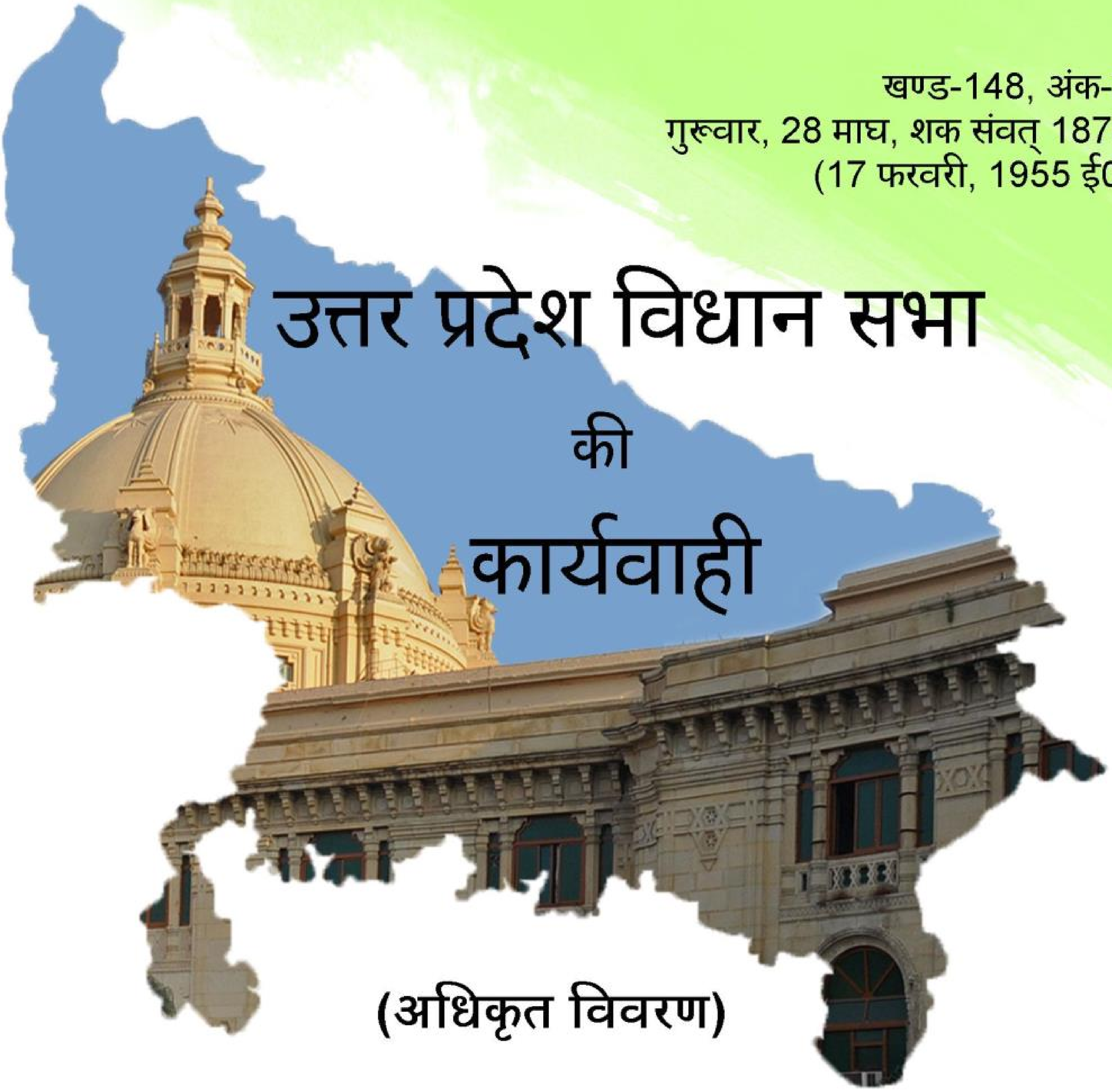
खण्ड-148, अंक-7
गुरूवार, 28 माघ, शक संवत् 1876
(17 फरवरी, 1955 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 148 में 7 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)
१९५५

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

विधान पुस्तकालय
उत्तर प्रदेश

उत्तर प्रदेश विधान सभा

बृहस्पतिवार, १७ फरवरी, १९५५

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३२४)

अतहर हुसैन ख्वाजा, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल रऊफ खां, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अली जहीर, श्री सैयद
अवधशरण वर्मा, श्री
अवधेशचन्द्र सिंह, श्री
अशरफ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इसरारुल हक, श्री
उदयभान सिंह, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेदसिंह, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलासिंह, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करनसिंह, श्री
कल्यानचन्द मोहिले उपनाम छुन्नन गुरू, श्री
कल्याण राय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण टंडन, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्णचन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवल सिंह, श्री
केशव गुप्त, श्री
कैलाशप्रकाश, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर मैठाणी, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गजेंद्रसिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गिरधारी लाल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पांडेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदासिंह, श्री
गोपीनाथ दीक्षित, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरणसिंह, श्री

चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगदीशसरन रस्तोगी, श्री
जगनप्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथ बख्श दास, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जगमोहन सिंह नेगी, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेंद्रसिंह विष्ट, श्री
जवाहरलाल, श्री
जुगलकिशोर, श्री
जोरावर वर्मा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
डालचन्द, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवकीनन्दन विभव, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवमूर्ति राम, श्री
देवराम, श्री
द्वारकाप्रसाद मित्तल, श्री
द्वारकाप्रसाद मौर्य, श्री
धर्मसिंह, श्री
नन्थूसिंह, श्री
नन्दकुमारदेव वाशिष्ठ, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास, श्री
नाराणदीन वाल्मीकि, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरी दयाल, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनविहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपाल सिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
प्रेमकिशन खन्ना, श्री
फजलुल हक, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
फूलसिंह, श्री
बनारसीदास, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलदेवसिंह आर्य, श्री
बलवीरसिंह, श्री
बलभद्रप्रसाद शुक्ल, श्री
बसन्तलाल, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्बर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनीसिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपालसिंह खाती, श्री

भोलासिंह यादव, श्री
मकसूद आलम खां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
मलखान सिंह, श्री
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महावीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिजाजीलाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक अली खां, श्री
मुहम्मद अदील अब्बासी, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री हाफिज
मुहम्मद तकी हादी, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद फारूक चिश्ती, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद रऊफ जाफरी, श्री
मुहम्मद शाहिद फाखरी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनसिंह, श्री
मोहनसिंह शाक्य, श्री
यमुनासिंह, श्री
रघुनाथ प्रसाद, श्री
रघुराज सिंह, श्री
रघुबीरसिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमानाथ खैरा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राजकिशोर राव, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजेन्द्र दत्त, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
राधामोहन सिंह, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पांडेय, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरण लाल गंगवार, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलाल, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविवासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वर प्रसाद, श्री
रामेश्वर लाल, श्री
लक्ष्मणदत्त भट्ट, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री

लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लक्ष्मीशंकर यादव, श्री
लताफत हुसैन, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लीलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फ अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशनारायण सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वसी नकवी, श्री
विजयशंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्रामराय, श्री
विश्वनाथ सिंह गौतम, श्री
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेंद्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेंद्रपति यादव, श्री
वीरेंद्र वर्मा, श्री
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदान सिंह, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवमंगल सिंह, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवरामराय, श्री
शिववक्षसिंह राठौर, श्री
शिववचनराव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुकदेव प्रसाद, श्री
शुगनचन्द्र, श्री
श्यामनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द्र, श्री
श्रीनाथ राम, श्री
श्रीनिवास, श्री
श्रीनिवास पंडित, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मखफी शेरवानी, श्रीमती
संग्रामसिंह, श्री
सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायण दत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सफिया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सालिगराम जायसवाल, श्री
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दरदास, श्री दीवान
सुन्दरलाल, श्री
सुरजूराम, श्री
सुरेंद्रदत्त वाजपेयी, श्री
सूर्यबली पांडेय, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान आजमी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हरखयाल सिंह, श्री
हरगोविन्द पंत, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिसिंह, श्री
हुकुमसिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री

प्रश्नोत्तर

बृहस्पतिवार, १७ फ़रवरी, १९५५

तारांकित प्रश्न

पुलिस सब-इन्सपेक्टरों को ट्रेनिंग के समय भत्ता देने का विचार

*१—श्री रामस्वरूप गुप्त (जिला कानपुर) (अनुपस्थित)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि सब-इन्सपेक्टर्स को ट्रेनिंग के समय कितना वेतन या भत्ता दिया जाता है ?

पुलिस उपमंत्री (श्री जगनप्रसाद रावत)—सरकार की ओर से कोई भत्ता या वेतन नहीं दिया जाता ।

*२—श्री रामस्वरूप गुप्त—क्या ट्रेनिंग के लिये आवश्यक सामान और पोशाक आदि के लिये भी कोई भत्ता उनको दिया जाता है ? यदि नहीं, तो क्या सरकार भविष्य में उसके देने पर विचार करेगी ?

श्री जगनप्रसाद रावत—जी नहीं । परन्तु यह प्रश्न विचाराधीन है ।

*३-४—श्री रामसुन्दर पांडेय (जिला आजमगढ़)—[३ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये ।]

*५-६—श्री बद्रीनारायण मिश्र (जिला देवरिया)—[३ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित गिये गये ।]

*७-९—श्री श्रीचन्द्र (जिला मुजफ्फरनगर)—[१ मार्च, १९५५ के लिये प्रश्न २१-२३ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये ।]

छोटे नगरों में बिजली लगाने के लिए केन्द्रीय सहायता

*१०—श्री सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी (जिला हमीरपुर)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि केंद्रीय सरकार ने करीब दो करोड़ रुपया इस प्रदेश में छोटे जिलों के विद्युतकरण के लिये देना स्वीकार किया है ? यदि हां, तो किन-किन नगरों को इस स्कीम में शामिल किया जावेगा ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री धर्मसिंह)—केंद्रीय सरकार ने २३५ लाख रुपया कुछ छोटे नगरों को बिजली देने के लिये मंजूर किया है । इन नगरों की एक सूची माननीय सदस्य की मेज पर रक्खी है ।

(देखिये सूची अगले पृष्ठ पर)

श्री सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि यह बिजली जो दी जा रही है वह किस आधार पर स्माल टाउन्स को दी जा रही है ?

श्री धर्मसिंह—जहां आसानी से बिजली पहुंचायी जा सकती थी वहां पर दी जा रही है ।

श्री सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि हमीरपुर की जनता ने कुछ प्रार्थना-पत्र सरकार के पास इस स्कीम में हमीरपुर नगर को शामिल करने के लिये भेजा है । यदि हां, तो सरकार उस पर क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री धर्मसिंह—जी हां, इस तरह के बहुत से प्रार्थना-पत्र भेजे गये थे और उन पर विचार किया गया लेकिन संभव नहीं हो सका कि हमीरपुर को बिजली दी जा सके ।

नोट—तारांकित प्रश्न १-२ श्री रामदुलारे मिश्र ने पूछे ।

श्री सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी—क्या सरकार इस स्कीम के अधीन बिजली देने का कार्य कुछ नगरपालिकाओं और कोआपरेटिव सोसाइटीज को आर्थिक सहायता देकर कराने का विचार रखती है ?

श्री धर्मसिंह—जी हां।

श्री कृष्णचन्द्र शर्मा (जिला झांसी)—क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि उसका तात्पर्य छोटे नगरों से क्या है ?

श्री धर्मसिंह—जो कि बड़े नहीं हैं उन्हीं से मतलब है।

श्री केशव गुप्त (जिला मुजफ्फरनगर)—क्या माननीय मंत्री जी उन नगरों की सूची पढ़ने की कृपा करेंगे जिससे सब सदस्यों को उसकी सूचना हो सके ?

श्री धर्म सिंह—

नगरों का नाम	जिला
१—महाराजपुर	कानपुर
२—अकबरपुर	,,
३—पुखरायन	,,
४—घौसगंज	,,
५—फतेहपुर	फतेहपुर
६—बिन्दकी	,,
७—खजुहा	,,
८—कालपी	जालौन
९—ओरई	,,
१०—जालौन	,,
११—रायबरेली	रायबरेली
१२—महराजगंज	,,
१३—बछरावन	,,
१४—जायस	रायबरेली
१५—बाला सालून	,,
१६—प्रतापगढ़	प्रतापगढ़
१७—हैदरगढ़	बाराबंकी
१८—सुल्तानपुर	सुल्तानपुर
१९—नानपारा	बहराइच
२०—पयागपुर	,,
२१—इखाना	,,
२२—कर्नलगंज	गोंडा
२३—उतरौला	,,
२४—तुलसीपुर	,,
२५—नवाबगंज	,,
२६—तरबगंज	,,
२७—मनकापुर	,,
२८—ज्ञानपुर	बनारस
२९—भदोही	,,
३०—बड़ागांव	,,
३१—फूलपुर	,,

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नगरों का नाम			जिला
३२—मछलीशहर	..	..	जौनपुर
३३—जंघई ..	..	..	,,
३४—बादशाहपुर	..	..	,,
३५—शाहगंज ..	..	..	,,
३६—फूलपुर ..	..	..	आजमगढ़

श्री कृष्णचन्द्र शर्मा—क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि उन्होंने इन नगरों का विद्युतीकरण किस आधार पर किया है ?

श्री धर्मसिंह —जैसा कि मैंने अभी प्रश्नों के उत्तर में बतलाया है कि ४५ नगरों की एक लिस्ट गवर्नमेंट आफ इंडिया को भेजी गयी थी और उनसे प्रार्थना की गयी थी कि वे कुछ रुपया दें। सेंट्रल गवर्नमेंट ने करीब २३५ लाख रुपया दिया है और ३६ नगरों में विद्युतीकरण का प्रबन्ध उसी की स्वीकृति से हुआ है।

श्री देवदत्त मिश्र—क्या मंत्री जी कृपा करके बतलायेंगे कि सरकार उन्नाव जिले में भगवंत नगर जैसे औद्योगिक स्थान को भी उस लिस्ट में शामिल करने पर विचार कर रही है ?

श्री धर्मसिंह—आगे जो लिस्ट बनेगी, उसमें विचार किया जायगा।

श्री गेंदासिंह (जिला देवरिया)—क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जिन ४५ नगरों के लिये यहां से सेंट्रल गवर्नमेंट को लिखा गया था वह किस आधार पर दिया गया था ?

श्री धर्मसिंह—जिन-जिन जगहों में आसानी से कम व्यय में बिजली पहुंच सकती है उन्हीं जगहों को लिस्ट में शामिल किया गया था और उन्हीं के लिये प्रार्थना की गई थी।

श्री गेंदसिंह—क्या सरकार राज्य के अन्य शहरों में भी बिजली देने के विषय में सरकार जो केंद्र की है उससे सहायता माँगेगी ?

श्री धर्मसिंह—सब से पहले ही बता दिया गया कि अवश्य विचार होगा।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी (जिला आगरा)—क्या सरकार ने पश्चिमी जिलों के लिये भी कोई योजना भेजी है ?

श्री अध्यक्ष—इस का उत्तर दिया जा चुका है, उसी उत्तर से नतीजा निकाल लेना चाहिये।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—केवल विचाराधीन होने की बात कही गई है, यह नहीं कहा गया कि पश्चिमी जिलों के बारे में कोई सजेश्चन भेजे गये हैं या नहीं और उन के बारे में भी क्या कोई योजना है ?

श्री अध्यक्ष—प्रांत भर में जो ४५ टाउन की बात कही गई, उसमें पच्छिमी जिले भी आ गये।

श्री कृष्णचन्द्र शर्मा—क्या सरकार कृपा करके बतायेगी कि यह विद्युत का दूसरा इन्सटालमेंट कब प्रारम्भ होगा ?

श्री धर्मसिंह—जब पहला समाप्त हो जायगा तभी दूसरे के लिये प्रयत्न किया जायगा।

मथुरा के गणेशी कुम्हार हत्याकाण्ड सम्बन्धी कागजात की चोरी

*११—श्री रामदुलारे मिश्र (जिला कानपुर)—क्या मुख्य मंत्री जी को ज्ञात है कि मथुरा के गणेशी कुम्हार हत्याकांड संबंधी कागजात चोरी चले गये हैं ? यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

श्री जगनप्रसाद रावत--जी हां। जिन इन्स्पेक्टर के पास से यह कागजात चोरी गये थे उनको मुअत्तल कर दिया गया है और सारे मामले की जांच सी० आई० डी० द्वारा हो रही है।

श्री रामदुलारे मिश्र--क्या मंत्री जी कृपा करके बतायेंगे कि क्या हत्याकांड के संबंध में मथुरा की पुलिस के कुछ कर्मचारियों के खिलाफ गम्भीर आरोप हैं ?

श्री जगनप्रसाद रावत--यह सब तो जांच के दौरान में सामने आ जायगा।

कुरवा खुर्द, जिला कानपुर में ताज़िया सम्बन्धी समझौते का भंग होना

*१२--श्री रामदुलारे मिश्र--क्या सरकार को पता है कि कुरवा खुर्द, थाना गजनेर, जिला कानपुर में मुहर्रम के ताजिये निकालने के संबंध में अतिरिक्त जिलाधीश और कुछ प्रमुख जनसेवकों के सामने सन् ५० अथवा ५१ में हिन्दू मुसलमानों में कोई लिखित समझौता (जो थाने के रजिस्टर नं० ८ में दर्ज है) हुआ था ?

श्री जगनप्रसाद रावत--जी हां।

*१३--श्री रामदुलारे मिश्र--क्या यह सही है कि उपर्युक्त गांव में इस वर्ष मुहर्रम का ताजिया अकबरपुर के परगनाधीश ने उपर्युक्त समझौते की शर्तों को भंग कर निकलवाया ?

श्री जगनप्रसाद रावत--पिछले वर्ष ताजिया ७ फीट ऊंचा बन गया था। हिन्दुओं ने इस पर आपत्ति की। परगनाधीश ने दोनों फरीकों के बीच यह राजीनामा करा दिया कि सन् १९५४ में उक्त ऊंचाई का ताजिया ही निकाल लिया जावे परन्तु भविष्य में उसकी ऊंचाई सन् १९५० के समझौते के अनुसार ही होगी।

श्री रामदुलारे मिश्र--क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि वह सन् ५० की शर्तें क्यों भंग की गईं ?

श्री जगन प्रसाद रावत--सन् ५० की शर्तें नहीं हुई बल्कि हुआ यह कि जब ताजिया तैयार हुआ तो वह ७ फुट ऊंचा था, प्रश्न यह था कि उस को रखा जाय या निकाला जाय, मुसलमान इस बात पर पर तैयार थे कि यदि हिन्दू उसके निकालने पर विशेष आपत्ति करते हैं तो हम रख देंगे, इस पर हिन्दुओं ने कहा कि हम ताजिये को रोकना नहीं चाहते और इसका नतीजा यह हुआ कि ताजिया निकला और हिन्दू जनता ने भी उसमें खुशी से शिरकत की।

श्री श्रीचन्द्र--क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि ताजिया निकालने के लिये सरकार की ओर से आदेश जारी हुये थे या परगनाधीश ने अपनी आज्ञा जारी की थी ?

श्री जगनप्रसाद रावत--यह तो परगनाधीश ने ही आज्ञा जारी की थी।

*१४--श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--[१० मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

*१५-१६--श्री झारखंडे राय (जिला आजमगढ़)--[३ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

गाजीपुर जिले के कामरेड भगवान सिंह की बरेली सेंट्रल जेल में कैद

*१७--श्री झारखंडे राय--क्या सरकार कृपा कर बतायेगी कि बरेली सेन्ट्रल जेल में बन्द कम्युनिस्ट बन्दी कामरेड भगवान सिंह (जिला गाजीपुर) को किस श्रेणी में रक्खा गया है ?

श्री जगनप्रसाद रावत---श्री भगवान सिंह को जेल में साधारण श्रेणी में रखा गया है।

श्री झारखंडे राय---क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बताने का कष्ट करेंगे कि कामरेड भगवान सिंह की ओर से आवेदनपत्र ऐसे आये थे कि उनको उच्च श्रेणी में रखा जाय ?

श्री जगनप्रसाद रावत---जी हां, आवेदन-पत्र आये थे और अस्वीकार कर दिये गये।

श्री झारखंडे राय---क्या माननीय मुख्य मंत्री जी किसी ऐसी योजना पर विचार करने को तैयार हैं कि श्री भगवान सिंह तथा दूसरे ऐसे बन्दी जो राजनैतिक पार्टियों से सम्बन्ध रखते हैं उनको एक जगह एक जेल में रखा जाय ?

श्री जगनप्रसाद रावत---ऐसा कतई विचार नहीं है।

श्री देवदत्त मिश्र (जिला उन्नाव)---क्या माननीय मुख्य मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि श्री भगवान सिंह किस अपराध के बन्दी हैं ?

श्री जगनप्रसाद रावत---दफ़ा ३९५ के।

श्री श्रीचन्द्र---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि कामरेड भगवान सिंह को कब और कितने दिनों की सजा हुई थी ?

श्री जगनप्रसाद रावत---उनको पांच साल की सजा है।

श्री श्रीचन्द्र---कब हुई थी ?

श्री अध्यक्ष---यह तो बेकार है। जितना उनको मालूम था उतना जवाब उन्होंने दे दिया।

श्री देवदत्त मिश्र---क्या माननीय मंत्री महोदय दफ़ा ३९५ का स्पष्टीकरण करने की कृपा करेंगे ?

श्री जगन प्रसाद रावत---दफा ३९५ डकैती के मामले से सम्बन्धित है।

सहजनवां लाठी चार्ज संबंधी कार्य स्थगन प्रस्ताव विषयक सूचना

श्री अध्यक्ष---मैंने एक काम रोकोप्रस्ताव के सिलसिले में यह कहा था जो श्री नारायण दत्त तिवारी ने पेश किया है कि उसको आज ले लूंगा। लेकिन मैं यह देखता हूं कि उनके पास से अभी कुछ कागजात आये हैं, उनके पास उस सम्बन्ध में तार आया था और वह भी उन्होंने मेरे पास भेजा है। गवर्नमेंट तो तहकीकात कराकर वाकयात बताने के लिये तैयार है लेकिन जब तक मैं इन कागजात को न देख लूं मैं समझता हूं कि यह उचित नहीं होगा कि एक दम फैसला कर दूं कि इजाजत देता हूं या नहीं। तो इसलिये मैं यह उचित समझता हूं कि पहिले उन कागजात को मैं पढ़ लूं जो उनके पास से मेरे पास आये हैं और यदि उनके पास वाकयात के सम्बन्ध में और भी आये हों तो वह मेरे पास भेज दें। मैं यह उचित समझता हूं कि कल इसको ले लिया जाय।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---इतने में तो इस समय सरकार से भी सूचना मिल सकती है तो सरकार अपनी ओर से भी उसको दे सकती है।

श्री अध्यक्ष ---मैं बगैर जानकारी के ऐसी बात नहीं कहता। मैंने आप के इन्ट्रेस्ट में यह बात कही। पत्रों में दिये हुये फैक्ट्स को मैं सरकार के पास भेज दूं, उसके बाद सरकार

[श्री अध्यक्ष]

जवाब दें तो ज्यादा अच्छा होगा। ये पत्र सरकार के पास नहीं भेजे गये और फर्ज कर लीजिये कि सरकार का स्पष्ट डिनायल हो वाक़यात के सम्बन्ध में तो मैं आपके टेलीग्राम के भरोसे कोई फैसला नहीं दे सकता.....

श्री नारायण दत्त तिवारी--एडजर्नमेंट मोशन को ४ दिन टेबिल किये हुए हो गये हैं। इसका महत्व नहीं रह जाता। इस पर आप विचार कर लें।

श्री अध्यक्ष--ऐसी अवस्थाएं जब कि वाक़यात स्पष्ट न हों, मेरे पास कोई चारा नहीं रह जाता इसके सिवा कि मैं एक दम अनुमति देने से इन्कार कर दूं। इसलिये फैक्ट्स मेरे पास आने ही चाहिये। अगर फैक्ट्स नहीं आते तो फिर एडजर्नमेंट मोशन पर बहस किस बात पर होगी। इसलिये सदन का खामख्वाह समय जाया करना होगा। इसलिये मैं इस पत्र को पढ़ लूंगा, उसके बाद मैं निश्चय करूंगा।

इलाहाबाद यूनिवर्सिटी (संशोधन) विधेयक, १९५४

श्री अध्यक्ष--इलाहाबाद युनिवर्सिटी (संशोधन) विधेयक, १९५४ जैसा कि वह उत्तर प्रदेश विधान सभा द्वारा पारित होने के उपरान्त उत्तर प्रदेश विधान परिषद् द्वारा संशोधित हुआ है, पर विचार जारी रहेगा। विचार के प्रस्ताव पर राय ली जा चुकी है अब मैं विधान परिषद् द्वारा पारित संशोधन लिये लेता हूं।

संशोधन १

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत निम्नलिखित संशोधन स्वीकार करता है:--

विधेयक के खंड २ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की धारा २ में शब्द "impart" के स्थान पर शब्द "provide" रख दिया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन २

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत निम्नलिखित संशोधन स्वीकार करता है--

विधेयक के खंड १० के अन्तर्गत धारा १२ की उपधारा (६) के अन्त के निम्नलिखित शब्द निकाल दिये जायं:

"An order passed by the Chancellor under this sub-section shall not be subject to arbitration under section 47."

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ३

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत निम्नलिखित संशोधन स्वीकार करता है--

विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १६ की उपधारा (१) की मद (xiii) में शब्द "nominated by the state Government" निकाल दिये जायं।

श्री जोरावर वर्मा (जिला हमीरपुर) खंड १४ के अन्तर्गत धारा १६ नहीं है बल्कि खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ है, धारा १६ गलती से छप गया है।

श्री अध्यक्ष--माननीय शिक्षा मन्त्री बतलायें इसमें कहीं छपाई में गलती तो नहीं है। खंड १४ के अन्तर्गत धारा १६ है या धारा १७ है ?

श्री रतनलाल जैन--इसमें यह दिया हुआ है कि धारा १७ की उपधारा (१) के अन्तर्गत अंश (xiii) निकाल दिया जाय, उसकी जगह दूसरा रख दिया जाय।

शिक्षा मंत्री (श्री हरगोविन्द सिंह)--धारा १७ ही है, धारा १६ गलती से छप गया है।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत निम्नलिखित संशोधन स्वीकार करता है--

विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) की मद (xiii) में शब्द "nominated by the State Government" निकाल दिये जायं।

श्री जोरावर वर्मा--आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से निम्नलिखित संशोधन उपस्थित करता हूं--

खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) के भाग (xiii) के अन्त में निम्नलिखित शब्द जोड़ दिये जायं:--

"but such representatives shall be elected by the bodies and interests themselves."

अध्यक्ष महोदय, यह धारा इस प्रकार है--

"(xiii) person to represent such academic and non-academic bodies and interests as may be prescribed in this behalf by the Statutes"

मेरा संशोधन यह है कि "कामा" के बाद यह शब्द जोड़ दिये जायं। इस विधेयक में जो नामिनेशन्स की भरमार थी उसको कौंसिल ने काफी हद तक कम कर दिया है और इसके लिये वह धन्यवाद की पात्र है। लेकिन इसमें जो धारा रखी हुई है इससे यह बड़ा एम्बीगुअस और अस्पष्ट सा हो जाता है। बिल्कुल गोल है। यह नहीं मालूम कि यह जो रिप्रेजेन्टेशन्स (प्रतिनिधित्व) है वह किस तरह से होंगे। इसमें यह भी भासित होता है कि जब यह शब्द निकाले जा रहे हैं—nominated by the State Government—लेकिन अब भी उनका अर्थ यह है कि नामिनेशन्स जो हैं वह गवर्नमेंट के द्वारा ही होंगे जैसा कि स्टेट्यूट में आ जायगा। स्टेट्यूट में क्या होगा यह मालूम नहीं। इसलिये मेरा यह संशोधन है कि इसके अन्त में यह वाक्य जोड़ दिया जाय। इससे स्पष्ट हो जायगा कि यह जो रिप्रेजेन्टेटिव्स एकेडेमिक और नान-एकेडमिक या और जो दूसरे इंटरेस्ट्स हैं उन्हीं के होंगे। अध्यक्ष महोदय, इसमें जो दूसरी धारायें हैं जिनके द्वारा विधान सभा या विधान परिषद् या दूसरे एसोसियेशन्स के जो सदस्य होंगे, उनका रेप्रेजेन्टेशन भी उन्हीं के सदस्यों द्वारा होगा, यह प्रजातांत्रिक युग में बहुत ही आवश्यक है। जिनका प्रतिनिधित्व करना है अगर वही लोग उसका निर्वाचन करें तो यह बहुत ही अच्छा होगा। यह जो धारा है यह बहुत ही अस्पष्ट है और जैसा मैंने बताया कि स्टेट्यूट्स बन कर कैसे होंगे यह संदेह इसमें रह जाता है और मेरा संशोधन इस बात को बिल्कुल स्पष्ट कर देता है कि इन प्रतिनिधियों का एलेक्शन उन्हीं एकेडेमिक या नान-एकेडेमिक या दूसरे इंटरेस्ट्स के द्वारा हो। आशा है मंत्री जी इसको स्वीकार करने की कृपा करेंगे।

*श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञा से माननीय जोरावर वर्मा जी के द्वारा प्रस्तुत संशोधन का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। श्रीमन्, आप यह देखेंगे कि इसमें क्लाज जो कोर्ट का बनाया गया है उसमें यह व्यवस्था की गयी

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

है कि एकेडेमिक और नान-एकेडेमिक बाडीज के प्रतिनिधि कोर्ट में जा सकते हैं। इतना तो उचित ही हुआ कि इन एकेडेमिक और नान-एकेडेमिक बाडीज के प्रतिनिधि सरकार द्वारा नामजद न किये जायं। जब सरकार ने इतना किया और इस संशोधन द्वारा यह विचार त्याग दिया तो इतना और भी स्पष्ट हो जाना चाहिये कि ऐसे प्रतिनिधियों को चुनने का अधिकार उन बाडीज को ही रहेगा। मिसाल के लिये कोई मेडिकल एसोसियेशन है, हम यू० पी० मेडिकल एसोसियेशन से कहते हैं कि वह अपना एक नुमाइन्दा कोर्ट में भेजे, तो यह सभी पसन्द करेंगे कि यू० पी० मेडिकल एसोसिएशन जो अपना नुमाइन्दा कोर्ट में भेजे वह खुद ही उसे चुन कर भेजे। वह एक विद्वानों की संस्था है, यू० पी० भर के डाक्टरों की संस्था है, वह अपना प्रतिनिधि चुनना पसन्द करेगी। इसमें आगे चल कर स्टेट्यूट्स के अनुसार लिखा गया है, तो धारा ४ में जो स्टेट्यूट्स के एलेक्शन का तरीका लिखा जायगा उसमें ऐसा हो सकता है। लेकिन उसे अगर हम ऐक्ट में ही स्पष्ट कर दें तो सुन्दरता की बात रहेगी। यह कोई विवादास्पद विषय नहीं है जिसमें बड़ी भारी बात हो या कोई कन्ट्रोवर्शियल इश्यू हो। यह तो इस विधेयक के सौन्दर्य को और भी अधिक परिष्कृत बनाने का प्रयत्न है। मुझे आशा है कि शिक्षा मंत्री जी स्वीकार करेंगे।

*श्री हरगोविन्द सिंह--श्रीमन्, मैं सौन्दर्य के बारे में तो अधिक नहीं कह सकता। लेकिन जहां तक इसका सम्बन्ध है वह केवल इसलिये रखा गया है कि स्टेट्यूट्स में यह बात भी रखी जा सकती है जो नारायण दत्त जी और जोरावर वर्मा जी कह रहे हैं और दूसरी भी रखी जा सकती है। लेकिन अगर ऐक्ट का वह आज ही अंश बना दिया जाय तो मतलब यह होगा कि वह हमेशा के लिये इलेक्शन ही कराना जरूरी होगा उन रिप्रेजेन्टेटिव्ज के लिये। तो स्टेट्यूट बनाते हुये इलेक्शन भी रखा जा सकता है, उनसे पूछा जा सकता है कि आप बतायें कि किसको आप चाहते हैं। यह सब सम्भव है और आवश्यकतानुसार परिवर्तन भी हो सकेगा। लेकिन अगर ऐक्ट ही का भाग बना दिया जाय तो परिवर्तन हमेशा के लिये मुश्किल हो जायगा और चूंकि यह जरूरी है कि जो विधेयक है इसका आधार केवल यही है कि इलेक्शन कम से कम रखा जाय और दूसरी बात यह भी हो सकती है कि बहुत सी बाडीज, चाहे नान-एकेडेमिक हों या एकेडेमिक, २० या २५ हैं, तो अगर उसमें इलेक्शन रखा जाय तो बड़ी दिक्कत की चीज हो सकती है कि इन २०, २५ बाडीज का कैसे इलेक्शन रखा जाय। आगे भी एसोसियेशन्स या इंडस्ट्रियल एसोसियेशन्स हैं उनके लिये भी प्रतिनिधित्व दिया गया है, उसमें भी यह दिक्कत हुई और हजार कोशिश करने पर कोई भी तरकीब नहीं सोच पाये कि किस तरह इनका इलेक्शन कराया जाय। तो इन बाडीज की तादाद अगर ज्यादा होगी तो इलेक्शन कराने में बड़ी दिक्कत हो सकती है और ऐक्ट का भाग हो जाने से भविष्य में परिवर्तन भी सम्भव नहीं होगा। इसीलिये स्टेट्यूट्स में रख दिया गया है। जैसा मैंने आपसे कहा कि यह भी हो सकता है कि इलेक्शन ही अगर सुगम समझा जायगा तो वह भी रखा जा सकता है। तो इसलिये इस वक्त इस संशोधन को मानने के लिये तैयार नहीं हूं।

श्री जोरावर वर्मा--माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने ऐसी बात कह दी जो मैं समझता हूं कि इस युग में उचित नहीं जंचती। उन्होंने कहा कि एसोसियेशन्स बहुत सी हो सकती हैं जिसकी वजह से इलेक्शन कराने में बहुत दिक्कत हो। तो मैं कहता हूं कि मंत्री जी जिस तरह से चुन कर आये हैं वह उसमें तो बहुत ही दिक्कत हो सकती थी क्योंकि गांवों में बहुत ही पोलिंग स्टेशन्स होते हैं और यहां उनसे तो कम ही होंगे। इसलिये जिनका रिप्रेजेन्टेटिव आये उसमें असली आवाज जो हो वही आना चाहिये और अगर आप देखेंगे तो १४ खंड में लिखा हुआ है "persons nominated by associations" तो अगर वह एसोसियेशन्स देखें कि इलेक्शन में दिक्कत है तो वह स्वयं नामिनेट कर दें। इसे तो मैं मान सकता हूं कि बजाय इलेक्शन के नामिनेट करें और यह किसी हद तक ठीक भी है.....

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

श्री अध्यक्ष—आपने जो पढ़ा कि "persons nominated" तो यह जो १३ खंड है उसमें तो "person to represent such academic" शब्द हैं ?

श्री जोरावर वर्मा—जी नहीं, मेरा मतलब खंड १४ से है जो नीचे दिया हुआ है। तो बजाय इलेक्शन करने के वह एसोसियेशन्स नामिनेट कर सकती हैं तो अगर मंत्री जी ऐसा कहते कि इलेक्शन में दिक्कत होती है तो नामिनेशन भी हो सकता है तो यह साफ़ हो जाता कि उन्हीं के द्वारा नामिनेशन होता। इसमें जो यह "बाई गवर्नमेंट" हटा दिया गया है तो वह अब भी इसमें है और काउन्सिल ने इसीलिये हटा दिया था कि एसोसियेशन्स ही चुने या नामिनेट करें। लेकिन वह बात फिर भी यहां रखती है कि गवर्नमेंट जिसको चाहेगी वही होगा। तो जो दिक्कत माननीय मंत्री जी ने बतायी है यह मैं समझता हूं कि ठीक नहीं है। तो मैं अब भी चाहूंगा कि अगर मंत्री जी मान लेते तो अच्छा होता वैसे उनकी इच्छा पर निर्भर है।

श्री हरगोविन्द सिंह—श्रीमन्, कुछ अधिक कहना नहीं है। इसमें दिक्कत यह है कि अगर मान लें कि ५० एसोसियेशन्स हैं और इलेक्शन रखा जायगा तो जो बड़ी एसोसियेशन्स होंगी उन्हीं के रिप्रेजेन्टेटिव चुने जायंगे, दूसरे नहीं हो सकते, क्योंकि उसके रिप्रेजेन्टेटिव ज्यादा होंगे तो यह दिक्कत मैंने बतायी। यह दिक्कत नहीं कि कोई वोट रेकर्ड करने में कोई दिक्कत होगी इसलिये यह कहा। उसमें रिप्रेजेन्टेशन सम्भव है कोई एक छोटी सी बाडी है लेकिन युनिवर्सिटी के प्वाइंट आफ व्यू से बड़ी इम्पार्टेंट है, जैसे कोई एक रिसर्च की बाड़ी है या जैसे ड्रग रिसर्च इंस्टीट्यूट है उसका हम रिप्रेजेंटेशन चाहते हैं, तो उसका एलेक्शन तो सम्भव इस माने में नहीं हो सकता है कि वह उससे कहीं बड़ी बड़ी बाडीज होंगी और एलेक्शन का मतलब यह होगा कि हमेशा के लिये उन्हीं को दे दें। तो उसमें इस बात के लिये इन आशंकाओं को देखकर के ही यह रखा गया है कि गवर्नमेंट नामिनेट तो नहीं करेगी, यह तो अब निश्चय हो गया लेकिन और किसी तरीके से उनको रिप्रेजेंटेशन दिया जायगा या जैसा मैंने कहा था जो स्टेट्यूट प्राविजनली बनाया है वह यही बनाया है कि उनसे कहा जायगा कि आप अपना रिप्रेजेंटेटिव उसमें भेज दीजिये और इसमें कोई ऐसी बात तो है नहीं कि गवर्नमेंट कोई अपने हाथ में रखना चाहती है कि हम नामिनेट करें। तो मैं यह समझता हूं कि यह बिलकुल अनावश्यक संशोधन है।

श्री जोरावर वर्मा—अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने वह बात साफ कर दी तो मैं उन पर विश्वास किये लेता हूं कि गवर्नमेंट नामिनेट नहीं करेगी बल्कि एसोसियेशन्स से ही नामिनेट करवायेगी। इसलिये मैं उनके आश्वासन के बाद अपना संशोधन वापस लेता हूं।

श्री हरगोविन्द सिंह—कोई गलतफ़हमी न हो श्रीमन्, नहीं तो कहा जायगा कि मैंने ऐसा आश्वासन दिया। मैंने तो यह कहा कि जो प्राविजनल स्टेट्यूट बनाया है वह यही बनाया है, लेकिन अन्त तक वही रहेगा या बदल जायगा, इसमें शक हो सकता है।

श्री जोरावर वर्मा—जब वह आश्वासन नहीं दे रहे हैं तो अध्यक्ष महोदय, मैं वापस भी नहीं ले रहा हूं।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) के भाग (xiii) के अन्त में निम्नलिखित शब्द जोड़ दिये जायं :

"but such representatives shall be elected by the bodies and interests themselves."

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—अब मूल जो विधान परिषद् का संशोधन है, उसको मैं रखता हूं।

प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत निम्नलिखित संशोधन स्वीकार करता है—

विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) की मद (xiii) में शब्द "Nominated by the State Government" निकाल दिये जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ४

श्री जोरावर वर्मा—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) के भाग (xvii) की पंक्ति ३ में शब्द "of such standing as may be prescribed by the Statutes" निकाल दिये जायें और इसके अन्तिम शब्द "three years or if the Statutes prescribe a longer period for such period" के स्थान पर शब्द "at least one year" रख दिये जायं।

अध्यक्ष महोदय, यह जो संशोधन कौंसिल ने किया है वह इस प्रकार से मेरा संशोधन मान लेने के बाद रह जायगा।—

"Representatives of the registered graduates to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, by registered graduates from among such registered graduates as are not in the service of the University, College, an Associated College or a Hostel and whose names have been on the register of graduates for at least one year."

अध्यक्ष महोदय, इसमें यह है कि ऐसे स्टूडेंट्स रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स जो हों वह कोर्ट में अपने प्रतिनिधि भेज सकेंगे जिनकी स्टैंडिंग तीन साल की हो गई हो और जो अन्तिम इसका भाग है उसमें यह कहते हैं तीन साल से भी इस पीरियड की अवधि बढ़ायी जा सकती है। मेरा संशोधन यह कहता है कि यह तीन साल की मियाद हटा दी जाय और जो ग्रेजुएट्स हों अगर वह एक साल के भी हो गये हैं तो उनको वोट देने का अधिकार, अपना प्रतिनिधि भेजने का अधिकार हो। इसमें जो तीन साल की कैद रखी गयी है उसमें यह है कि अधिक स्टूडेंट्स जो ग्रेजुएट्स हो चुके हैं, वह भाग नहीं ले सकेंगे। मेरा इसमें कहने का मतलब यही है कि जो संशोधन है वह अधिक डेमोक्रेटिक है उससे जो कि इसमें रखा गया है। तो हम ग्रेजुएट्स को जितना चांस दें अपने प्रतिनिधियों को भेजने के लिये उतना ही अच्छा होगा। इसलिये मैं इसमें अधिक न कह करके माननीय मंत्री जी से यह कहूंगा कि यह संशोधन बहुत छोटा सा है। इसमें कोई ऐसी बात नहीं है, इसलिये वह स्वीकार करने की कृपा करें।

श्री नारायणदत्त तिवारी—श्रीमन्, माननीय जोरावर जी ने इस खंड १४ के अन्तर्गत दो संशोधन किये हैं। तो मैं पहले संशोधन के सम्बन्ध में तो कुछ नहीं कहना चाहता, लेकिन दूसरे में मैं इतना चाहता हूं कि आखिर के ये शब्द निकाल दिये जायं "or if the Statutes prescribe a longer period, for such period".

इसके अर्थ यह होंगे कि अन्त में केवल "three years" पर जा कर यह धारा खत्म हो जायगी।

श्री अध्यक्ष—क्या आप एक वर्ष वाले संशोधन को भी सपोर्ट कर रहे हैं?

*श्री नारायणदत्त तिवारी—मैं पढ़े देता हूं। मेरा जो शाब्दिक संशोधन है उसके मंजूर करने से इतना ही रह जायगा, आखिरी शब्द निकल जायेंगे—

"(xvii) Representatives of the registered graduates to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, by registered graduates of such standing as may be prescribed by the Statutes from among such registered graduates as are not in the service of the University, College, and Associated College or a Hostel and whose names have been on the register of graduates for three years."

इससे सबसे अधिक लाभ यह होगा कि रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स की जो स्टैंडिंग है वह तो स्टेट्यूट्स में निश्चित की जायगी कि वह १० साल का पुराना हो या १५ साल का पुराना हो।

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

इसको तो मैं मानता हूं। लेकिन जो वोटर बेचारे रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स हैं उनके लिये है ३ साल और अगर स्टैट्यूट्स में इससे ज्यादा हों तो उसमें बाध्य यह कर दिया गया है कि अगर ५ साल उसमें हो तो ५ साल से जिनका नाम रजिस्टर्ड ग्रैजुएट्स में होगा वही दे सकेंगे। मैं समझता हूं यह ज्यादती है। इस मानी में है कि क्योंकि यह आगरा यूनिवर्सिटी तो है नहीं। यहां यह था कि रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स की वजह से बहुत खराबी मानी जाती थी कि वह यूनिवर्सिटी पालिटिक्स में बहुत परेशान करते ह, क्योंकि कोर्ट के अन्दर उनकी ताकत है। तो हमने वाइस-चांसलर के एलेक्शन को कोर्ट से हटा लिया है। मैं समझता हूं कि ६, ७ या १२ से अधिक आदमी रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स कोर्ट में जायेंगे नहीं। तो तीन साल की स्टैंडिंग काफी है और इससे कोई परेशानी की बात भी नहीं होगी जिसे माननीय मंत्री जी समझें कि अनुपयुक्त है। इसलिये यह जो "फार ए लांगर पीरियड" की तीन साल की अवधि के लिये स्टैट्यूट्स में बात रखी गयी है यह हटा दी गई है। यह कोई बड़े सिद्धांत की बात नहीं है। रजिस्टर्ड ग्रैजुएट्स की सहूलियत की बात होती है। आप जानते हैं कि यूनिवर्सिटी के मामलों में जो ओल्ड स्टूडेंट्स हैं, एक्स स्टूडेंट्स हैं, अविलम्बी जिन्हें कहा जाता है उनका इंटेरेस्ट बनाये रखने का काम है। रजिस्टर्ड ग्रैजुएट्स वही होते हैं जो "ओल्ड ब्वायज" होते हैं। वही फीस देकर रजिस्टर्ड ग्रैजुएट्स में अपना नाम भरती कराते हैं। तो हमें विश्वविद्याशय के प्रति पुराने विद्यार्थियों की रुचि बनानी है, इसलिये ३ साल की अवधि मानकर मैंने जो जोरावर वर्मा जी के संशोधन में संशोधन किया है उसे स्वीकार करेंगे।

श्री हरगोविन्द सिंह--श्रीमन्,मुझे दुख है कि दोनों माननीय सदस्यों ने, जो कौंसिल से संशोधन स्वीकार हुआ है उसे या तो गौर से पढ़ा नहीं और अगर पढ़ा तो उसको समझने में कुछ कमी रह गयी है। उसमें दो बातें हैं। एक तो यह है कि वोटर कौन होगा रजिस्टर्ड ग्रैजुएट्स की कांस्टिट्युएंसी में, और कंडीडेट कौन होगा। तो वोटर के लिये यह रखा गया है कि ६ महीने का ही ग्रैजुएट हो उसी को स्टैट्यूट प्रेस्क्राइब कर सकती है, एक वर्ष का हो, दो वर्ष का हो, यह उसमें निश्चित नहीं है। लिहाजा यह कहना कि एक वर्ष के रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स ही वोटर होंगे यह बात नहीं है, संशोधन में कंडीडेट के लिये यह है कि वह तीन वर्ष तक रजिस्टर्ड ग्रेजुएट रहें तो वह रह सकते हैं। इसके लिये किसी ने नहीं कहा कि तीन वर्ष से कम का भी हो सकता है तो दोनों संशोधन जो दिये गये वह मेरा ख्याल है कि ठीक नहीं हैं और अस्पष्ट हैं। जहां तक रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स के वोटर होने का सवाल है कि कितने समय के हों, यह स्टैटयूट में प्रोवाइड किया जायगा और कंडीडेट के लिये यह है कि तीन वर्ष तक वह रजिस्टर्ड ग्रेजुएट रह चुका हो।

श्री अध्यक्ष--इसमें उम्मीदवार के लिये एक ही साल का रखा है।

श्री हरगोविन्द सिंह--आपने यह कहा कि सब रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स वोटर्स होने चाहिये स्टैच्यूट से प्रोइवाइड किया जायगा।

श्री अध्यक्ष--वह चाहते हैं कि कैंडीडेट के लिये एक साल का समय रखा जाय।

श्री हरगोविन्द सिंह--वह यह समझते थे कि एक साल का जो रजिस्टर्ड ग्रेजुएट होगा वह वोटर नहीं होगा। इसलिये मैंने कहा कि मेरा अपना ख्याल यह है, पता नहीं स्टैट्यूट बनाते वक्त यह रहेगा या नहीं। लेकिन मैं चाहता हूं कि यूनीवर्सिटी क्षेत्र से इलेक्शन की प्रथा को जितना बाहर दिया जा सके जरूर देने का प्रयत्न किया जाय कि इलेक्शन का झगड़ा न रहे। लिहाजा मैं जरूर चाहूंगा कि तीन वर्ष, चार वर्ष या पांच वर्ष तक जो मुतवातिर यूनिवर्सिटी के रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स रहे हों वही खड़े हो सकें। नहीं तो होता यह है कि जिस साल इलेक्शन होने वाला होता है उस साल कैंडीडेट्स रजिस्टर्ड ग्रेजुएट्स की फीस जमा कर देते हैं और वह इनरोल हो जाते हैं और उनके पास लिस्ट चली जाती है और उसके अनुसार वोट कर देते हैं। इसलिये मैं रखना चाहता हूं कि यह कंट्रोल रहे कि इतने वर्ष का रजिस्टर्ड ग्रेजुएट हो।

[श्री हरगोविन्द सिंह]

इससे यह होगा कि जो लोग यूनिवर्सिटी में दिलचस्पी रखते हों वही खड़े हो सकते हैं। वोटरों के लिये स्टैच्यूट में जो समय निर्धारित होगा वह होगा। इसलिये मैं इन संशोधनों को मानने में असमर्थ हूं।

श्री नारायणदत्त तिवारी--अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी शायद मेरा संशोधन समझ नहीं पाये हैं।

श्री अध्यक्ष--श्री जोरावर वर्मा जी समझा देंगे।

श्री जोरावर वर्मा--आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपने संशोधन के ऊपर कुछ कहने से पहले आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने माननीय मंत्री जी की गलतफहमी को दूर कर दिया। माननीय मंत्री जी ने कहा कि शायद मैंने इसको पढ़ा नहीं है और यदि पढ़ा है तो समझा नहीं है। इसका तो प्रमाण सदन को मिल ही गया है कि किसने नहीं पढ़ा है और समझा नहीं है, मैं इस संबंध में कुछ कहना नहीं चाहता था क्योंकि वह मुझ से बहुत वयोवृद्ध हैं और जिम्मेदार पद पर भी हैं, लेकिन जब मैंने धारा १६ का नाम लिया तो वह अपने असिस्टेंट का मुंह देखने लगे, बजाय इसके कि वह सही जबाब एकदम से देते। इससे सदन को प्रमाण मिल गया कि वास्तव में मैंने इसको नहीं पढ़ा है, और यदि पढ़ा है तो समझा नहीं है, यह मेरे ऊपर लागू होता है या माननीय शिक्षा मंत्री जी के ऊपर लागू होता है। उन्होंने तो यह भी नहीं समझा कि कैंडीडेट के लिये रखा है या वोटर के लिये। वह श्रीमान् जी ने गलतफहमी दूर की।

श्री अध्यक्ष--उनका कहना सत्य था क्योंकि आपने अपने पहिले के भाषण में यह बात स्पष्ट जाहिर नहीं की थी।

श्री जोरावर वर्मा--मैंने इसलिये कही क्योंकि मैं यह चाहता था कि सदन का समय कम लगे और यह अंडरस्टुड है। लेकिन मेरा मतलब यही था। अभी माननीय मंत्री जी ने यह कहा कि जब इलेक्शन होने लगता है तो कैंडीडेट वोटर्स का रुपया जमा कर देते हैं तो मैं कहता हूं कि यूनिवर्सिटी को इससे क्यों वंचित किया जाय। कांग्रेस में दूसरे लोगों के इलेक्शन पर जब डी० सी० या पी० सी० सी० का होता है तो प्रायः यही बात होती है कि एक आदमी जो कि कैंडिडेट होता है वह और लोगों का रुपया जमा कर देता है। दूसरी चीज यह है कि जब हम लोगों का एसेम्बली का एलेक्शन होता है तो उसमें टाइम होता है कि जिसको वोटर बनना है वह ४-६ महीने पहले दरख्वास्त दे दे। तो उस समय वोटर को तो परवाह होती नहीं है, जो कैंडिडेट होता है उसी को इस बात की फिक्र होती है और वह फार्म भरवा कर भेजा करता है। तो यह यही बात यूनिवर्सिटी के कैंडिडेट के लिये भी सही हो सकती है और इसमें कोई बुराई नहीं है। और इसमें कोई बुराई नहीं है।

श्री हरगोविन्द सिंह--आपके नजदीक बुराई नहीं होगी।

श्री जोरावर वर्मा--वह, ठीक है, खराब है लेकिन जैसा आप उत्तर दिया करते हैं कि चूंकि समाज का वातावरण ही ऐसा है, परिस्थितियां ऐसी हैं, तो उन्हीं परिस्थितियों में आखिर यूनिवर्सिटी भी तो है, वहां भी ऐसे लोगों की कमी नहीं है। तो मेरा संशोधन बिल्कुल साफ है कि बजाय तीन साल के एक साल हो जाय। मैं समझता हूं कि यह अधिक डेमोक्रेटिक है। उन्होंने जब यूनिवर्सिटी में एजुकेशन पायी है तो कम से कम दो साल तो रहेंगे ही और एक साल और ग्रेजुएट होने में लग जायगा तो तीन साल पूरे हो जायेंगे। इसलिये मेरा संशोधन बिल्कुल साफ है और इसको माननीय मंत्री मान लेंगे तो अच्छा होगा।

श्री हरगोविन्द सिंह--अध्यक्ष महोदय, अधिक डेमोक्रेटिक तो यह हो सकता है कि कोई प्रतिबन्ध न लगाया जाय जिसमें अगर जोरावर वर्मा जी ग्रेजुएट भी न हों तो वोटर हो सकें।

श्री जोरावर वर्मा—मैं ग्रेजुएट् हूं।

श्री हरगोविन्द सिंह—मालूम नहीं।

श्री जोरावर वर्मा—आपको तो कोई चीज मालूम ही नहीं है।

श्री हरगोविन्द सिंह—लेकिन जोरावर वर्मा जी ने जो संशोधन रखा है वह यूनिवर्सिटी के लिये श्रेयस्कर नहीं होगा इसलिये मैं इसे मानने के लिये तैयार नहीं हूं।

श्री अध्यक्ष—पहले मैं श्री नारायण दत्त तिवारी के संशोधन को लेता हूं। प्रश्न यह है कि विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) की मद (xvii) के स्थान पर जो परिषद् ने वाक्य रखे हैं उसमें आखिर में "or if the statutes prescribe a longer period, for such period" ये शब्द निकाल दिये जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—अब मैं माननीय जोरावर वर्मा जी का संशोधन लेता हूं। प्रश्न यह है कि विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) के भाग (xvii) की पंक्ति ३ में शब्द "of such standing as may be prescribed by the Statutes" निकाल दिये जायं और इसके अंतिम शब्द "three years or if the Statutes prescribe a longer period for such period" के स्थान पर शब्द "at least one year" रख दिये जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—अब विधान परिषद् ने जो संशोधन पास किया है मैं उसको उपस्थित करता हूं। प्रश्न यह है कि सदन विधात परिषद् द्वारा कृत इस संशोधन को स्वीकार करता है कि विधेयक के खंड १४ के अन्तर्गत धारा १७ की उपधारा (१) की मद (xvii) के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय—

"(xvii) Representatives of the registered graduates be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, by registered graduates of such standing as may be perscribed by the Statutes from among such registered graduates as are not in the service of the University, a College, an Associated College or a Hostel and whose names have been on the register of graduates for three years or if the Statutes prescribe a longer period, for such period";

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ५

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत इस संशोधन को स्वीकार करता है कि विधेयक के खंड १६ के अन्तर्गत धारा २० की उपधारा (१) की मद (viii) के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय—

"(viii) Five persons to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote by the Court from among such members as are not in the service of the University, a College, an Associated College or a Hostel";

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ६

श्री अध्यक्ष—परिषद् का संशोधन इस प्रकार है:—

"(६) विधेयक के खंड १९ के अन्तर्गत धारा २३ की उपधारा (१) की मद (iii) के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय :

(iii) three members of the Court not being members of the Exeutive Council, to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, of whom one should be a teacher of the University and the other two shall be persons not in the service of the University, a College, an Associated College or a Hostel";

इसमें श्री जोरावर वर्मा जी का संशोधन है।

श्री जोरावर वर्मा—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन प्रस्तुत करता हूं।

खंड १९ के अन्तर्गत धारा २३ की उपधारा (१) के भाग (iii) की पंक्ति ३ में शब्द "should" के स्थान पर शब्द "shall" रख दिया जाय और पंक्ति ४ में शब्द "the other two shall....or Hostel" को निकाल कर उनके स्थान पर शब्द "at least one teacher of associated college" रख दिये जायं।

अध्यक्ष महोदय, यह इस प्रकार से हो जायगा।

"(iii) three members of the Court not being members of the Executive Council, to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, of whom one shall be a teacher of the University and at least one teacher shall be of an associated college"

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से इसमें "शैल बी" जोड़ देना चाहता हूं।

श्री हरगोविन्द सिंह—वह "शैल" है ही। गलत छप गया है। बिल में "शैल" ही है।

श्री अध्यक्ष—तो वह ठीक है। संशोधन पेश करने की आवश्यकता नहीं।

श्री जोरावर वर्मा—मैं ध्यान अगर आकर्षित न कराता तो वैसे ही पास हो जाता। जो संशोधन अजेंडा में दिया हुआ है वह तो "शुड" ही है।

श्री अध्यक्ष—मैं "शैल" पढ़ूंगा उसको।

श्री जोरावर वर्मा—खैर, अध्यक्ष महोदय कुछ भी हो। अगर "शैल" है तो ठीक है। लेकिन अजेंडा में "शुड" था इसलिये मैंने संशोधन देना उचित समझा।

अब इसमें तीन मेम्बर कोर्ट के होने हैं, उसमें मंत्री जी ने किया है कि एक मेम्बर यूनिवर्सिटी का टीचर हो जायगा। इसके लिये तो वह धन्यवाद के पात्र हैं कि टीचर के प्रति जो भावना उनकी इस बिल को पेश करते समय थी उसमें बहुत कुछ सुधार हो गया। कम से कम उन्होंने टीचर को अवसर दिया कि वह कमेटी का मेम्बर हो सके। अमेंडिंग ऐक्ट के अनुसार इलाहाबाद यूनिवर्सिटी में असोसिएटेड कालेज भी होंगे। जब यूनिवर्सिटी के टीचर्स को अवसर दे रहे हैं कि वह इस कमेटी में होंगे तो मेरा संशोधन यह है कि जो असोसिएटेड कालेज हों उनका भी एक प्रतिनिध इसमें होना चाहिये। मैं समझता हूं कि इसमें अधिक भाषण देने की आवश्यकता नहीं है। यह सिद्धांत की बात है। चूंकि असोसियेटेड कालेज हैं, इसलिये उनका भी एक प्रतिनिधि इसमें होना चाहिये। आशा है कि माननीय मंत्री जी इसको स्वीकार करने की कृपा करेंगे।

श्री हरगोविन्दसिंह—श्रीमन्, मैं इस संशोधन की उपयोगिता नहीं समझ पाया। इसलिए कि यह रेफरेंस कमेटी जो है उसका संगठन इसमें दिया हुआ है। रेफरेंस कमेटी संबंधित है यूनिवर्सिटी की फाइनेंसेज से। उसमें असोसिएटेड कालेज का टीचर क्यों रहे यह मेरी समझ में नहीं आया। कमेटी आफ रेफरेंस का असोसिएटेड कालेज से कोई संबंध नहीं। उसका संबंध यूनिवर्सिटी के फाइनेंसेज से है। वहां असोसिएटेड कालेज का एक टीचर भी रहे यह मैं नहीं समझ पाया। इसलिये मैं उसकी उपयोगिता नहीं समझता और मैं उसको मंजूर भी नहीं कर सकता।

श्री जोरावर वर्मा—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, जहां तक माननीय मंत्री जी की समझ की बात है उसके लिये मैं पहले कह चुका हूं। समझाने की कोशिश मैं करता हूं। लेकिन समझ में न आये तो मेरी मजबूरी है। यह जो बात है कि यदि एसोसियेटेड कालेज के अध्यापक दूसरे हैं तो मैं फिर कहता हूं कि उनको बाद की लाइन में बेकार रखा है। एक टीचर यूनिवर्सिटी का हो और फिर वह बाद को भी आ जायेंगे। लेकिन जैसा मैं चाहता था अगर ऐसा हो जाता तो उनसे भी कुछ काम लिया जा सकता था, परन्तु इस बात को मानना या न मानना तो आपका काम है, अगर यह हो जाता तो ज्यादा अच्छा था।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि विधेयक के खंड १९ के अन्तर्गत धारा २३ की उपधारा (१) के भाग (iii) की पंक्ति ३ में शब्द "should" के स्थान पर "shall" रख दिया जाय और पंक्ति ४ में शब्द "the other two shall" से लेकर "or Hostel" तक निकाल कर उनके स्थान पर शब्द "at least one teacher of an associated college" रख दिये जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत इस संशोधन को स्वीकार करता है कि विधेयक के खंड १९ के अन्तर्गत धारा २३ की उपधारा (१) की मद (iii) के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय:—

"(iii) three members of the Court not being members of the Executive Council, to be elected according to the system of proportional representation by means of the single transferable vote, of whom one, shall be a teacher of the University and the other two shall be persons not in the services of the University, a College, an associated College or a Hostel".

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ७

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत इस संशोधन को स्वीकार करता है कि खंड २७ के बाद निम्नलिखित एक नया खंड २७—क के रूप में जोड़ दिया जाय:।

मूल अधिनियम की धारा ३४ की उपधारा (३) के अन्त में प्रतिबन्धात्मक खंड (प्रोवाइजो) के पूर्व निम्नलिखत जोड़ दिया जाय:—

"by any Authority of the University other than the Court."

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

संशोधन ८

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सदन विधान परिषद् द्वारा कृत इस संशोधन को स्वीकार करता है कि संक्रमणकालीन खंड ४१ के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय—

"४१—(१) इस अधिनियम के सरकारी गजट में प्रथम प्रकाशन के पश्चात् किसी भी समय राज्य सरकार के लिये वैध होगा कि वह इस संबंध में ऐसा कोई भी कार्य करे जो इस अधिनियम

[श्री अध्यक्ष]

द्वारा संशोधित मूल अधिनियम के उपबन्धों को सप्रभाव बनाने के लिये सामान्यतः आवश्यक हो जिसके अन्तर्गत यूनिवर्सिटी के प्राधिकारियों का संगठन किसी नये परिनियम (Statute) का बनाना या किसी परिनियम का संशोधन और ऐसे परिनियमों या संशोधनों के प्रचलित होने के दिनांक का नियत किया जाना भी है।

(२) उपधारा (१) के अधीन किसी परिनियम या संशोधन का वही बल और प्रभाव होगा जैसा कि मूल अधिनियम की धारा ३१ के अनुसार और उसके अधीन निर्मित परिनियम (Statute) या संशोधन का हो।

(३) उपधारा (१) द्वारा प्रदत्त अधिकार का उपयोग जब-जब आवश्यकता पड़े किया जा सकता है पर इस अधिनियम के सरकारी गजट में प्रथम प्रकाशन के अट्ठारह महीने के पश्चात् उपयोग नहीं किया जा सकता।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री हरगोविन्द सिंह—श्रीमन्, मैं प्रस्ताव करता हूं कि इलाहाबाद यूनिवर्सिटी (संशोधन) विधेयक, १९५४, जैसा कि वह उत्तर प्रदेश विधान सभा द्वारा पारित होने के उपरान्त उत्तर प्रदेश विधान परिषद् द्वारा संशोधित हुआ है तथा इस सदन द्वारा स्वीकृत हुआ है पारित किया जाय।

श्री जोरावर वर्मा—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, यह जो संशोधन पास हो रहे हैं उनको देखा जाय तो सचमुच ही उनमें अध्यापक वर्ग के लिये बहुत कुछ अधिकार दिये गये हैं। कोर्ट में वह होंगे, एक्जीक्यूटिव में वे वोट दे सकेंगे तथा रेफरेंस कमेटी में भी एक अध्यापक जा सकेगा, मैं उन संशोधनों का स्वागत करता हूं लेकिन सचमुच में यह ऐक्ट शिक्षा के संबंध में रोलट ऐक्ट कहलायेगा जिसमें विद्यार्थियों और टीचर्स के अधिकारों पर कुठाराघात किया गया है। फिर भी क्योंकि अब यह पास हो रहा है इसलिये और कुछ अधिक कहना इस समय उचित नहीं है।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि इलाहाबाद यूनिवर्सिटी (संशोधन) विधेयक, १९५४, जैसा कि वह उत्तर प्रदेश विधान परिषद् द्वारा संशोधित हुआ था तथा इस सदन द्वारा स्वीकृत किया गया है, पारित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

*उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५

†माल मंत्री (श्री चरणसिंह)—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५ पर विचार किया जाय।

श्रीमन्, हमारे प्रदेश में यू० पी० स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट ऐक्ट, १९५० में मंजूर हुआ था। इसकी मंशा यह थी कि हमारे यहां परिवहन अर्थात् यातायात की सुविधा के लिये गवर्नमेंट अपनी तरफ से भी कुछ गाड़ियां चलाया करे। उसमें यह भी गुंजाइश थी कि गवर्नमेंट अगर किसी रूट को मीनोपलाइज न करे अथवा अपनी ही मोटर न चलाये तो प्राइवेट आपरेटर्स की शिरकत में चलाये। प्राइवेट आपरेटर्स को इजाजत कुछ मोटर चलाने की और कुछ अपने आप चलाने के लिये भी पहले ऐक्ट में थी। तो उसके मातहत चार साल से गवर्नमेंट ने कुछ रास्ते बिलकुल ऐसे नोटीफ़ाइड कर दिये थे जहां कि गवर्नमेंट की मोटरें चलें। वह अपने काम में कुछ

*१२ फरवरी, १९५५ की कार्यवाही में छपा है।

†वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

और विस्तार करना चाहती थी। तो जिन रूट्स और सड़कों को वह लेना चाहती थी और जिन लोगों पर असर पड़ता था अर्थात् जिन प्राइवेट आपरेटर्स के काम पर उसका असर पड़ता था, जिनकी मोटरें वहां नहीं चल पातीं, उन लोगों ने अदालत में एक प्रार्थना-पत्र दिया। सुप्रीम कोर्ट ने अन्त में यह कह दिया कि यू०पी० स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट ऐक्ट, १९५० जो है वह संविधान के अनुच्छेद ३१ के विपरीत पड़ता है, इस हद्द तक कि जो रूट्स गवर्नमेंट ले और उसके फलस्वरूप प्राइवेट आपरेटर्स अपनी मोटरें बसेज वहां न चला सकें तो ऐसी सूरत में उनको प्रतिकर का अधिकारी होना चाहिये। क्योंकि उनके एक बिजनेस है, एक व्यवसाय है उससे वे वंचित हो जाते हैं और उनको आर्थिक हानि पहुंचती है। तो वे मुआविजे के या कम्पेनसेशन के मुस्तहक हैं।

श्रीमन्, हो सकता है कि मैं, जो सुप्रीम कोर्ट का जजमेंट है, जो उनके आब्जर्वेशंस हैं, उनकी सही लफ्जों में तर्जुमानी नहीं कर रहा होऊं लेकिन मंशा उनका यही था कि कम्पेनसेशन होना चाहिये। गवर्नमेंट की तरफ से जो युक्तियां दी गयीं वे हाईकोर्ट को तो ग्राह्य थीं, लेकिन सुप्रीम कोर्ट ने उनको नहीं माना। उसका नतीजा यह हुआ कि हमारा यू० पी० रोड ट्रांसपोर्ट ऐक्ट इनवेलिड हो गया और जहां पहले से हमारी सर्विसेज चल रही थीं और जिन रूट्स पर हमने प्राइवेट आपरेटर्स को लाइसेंस नहीं दिया था हमारी सारी स्कीम में और हमारे रास्ते में कानूनी रुकावट आ गयी। इसलिये एक आर्डिनेंस ४ या ५ फरवरी को जारी किया गया और वह आर्डिनेंस विधेयक की शकल में अध्यक्ष महोदय, यहां विधान सभा के सामने पेश है और उसी के विचारार्थ मैंने यह मोशन, यह प्रस्ताव पेश किया है।

यह जो विधेयक है इसकी मोटी सी स्कीमें मैं आपकी इजाजत से बता देना जरूरी समझता हूं। कुछ चार पांच मोटी-मोटी बातें हैं। पहली बात तो यह है कि गवर्नमेंट जिस सड़क पर अपनी बसेज चलाना चाहती है उन रूट्स को या रोड को वह नोटिफाई करेगी। एक पूरी स्कीम होगी कि कितनी गाड़ियां चलेंगी, कहां से कहां तक चलेंगी और किस हद्द तक प्राइवेट मोटर या गाड़ी के लिये इजाजत दी जायगी और किस हद्द तक वे अपनी मोटरें चला सकेंगे और जो गवर्नमेंट की ट्रांसपोर्ट वेहिकिल्स होंगी वे किस किस्म की होंगी, कितनी कैरिइंग कैपिसिटी की होंगी। वे सब खंड ४ के अन्दर जितनी मदें हैं वे गिना दी गयी हैं। गजट में यह योजना प्रकाशित की जायगी और जो प्राइवेट आपरेटर्स वहां पहले से गाड़ी चला रहे होंगे उनको एक नोटिस अलाहदा दी जायगी यानी गजट में तो सारी स्कीम प्रकाशित होगी ही, लेकिन जो इन-डिविजुअल आपरेटर्स होंगे उनको अलाहदा से एक नोटिस दी जायगी। जिनका लाइसेंस कैंसिल करना आवश्यक होगा और उनको जो उज्रदारी वगैरह करनी होगी उसको सुनने के लिये एक बोर्ड कायम कर दिया गया है जो एक-एक डिवीजन के लिये होगा। उसमें गवर्नमेंट का एक कमिश्नर होगा, ट्रांसपोर्ट सेक्रेटरी होगा और एक ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होगा और वह बोर्ड उन एतराजात और आपत्तियों की समाअत करेगा और अगर वह जरूरी समझे और उसमें कोई संशोधन या तरमीम करना हो तो बोर्ड उसमें तरमीम भी कर सकता है। उसके बाद उसका फाइनल पब्लिकेशन होगा, अंतिम तौर पर गजट में नोटिफाई कर दिया जायगा।

अब उस नोटिफिकेशन या फाइनल पब्लिकेशन के नतायज क्या होंगे वह खंड १० में गिना दिये गये हैं और इस तरह से इस स्कीम के मातहत जिन लोगों के लाइसेंस कैंसिल होंगे उनको क्या कम्पेनसेशन दिया जाय, इसका जिक्र धारा ११ में किया गया है। जिन लोगों को हम आल्टरनेटिव रूट दे देंगे उनका रूट जितना पहले था मान लीजिये अगर वह पूरा न हो सके, कोई ३५ मील की सड़क है जिस पर आपरेटर परमिट से गाड़ी चला रहा है और जो दूसरी सड़क उसके एवज में दी जाय उसकी लम्बाई मान लीजिये कि २९ मील ही हो, तो उसको भी अपेक्षतया कुछ नुकसान पहुंचेगा तो उसको भी कुछ मुआवजा दिया जायगा। इस तरह से उनको भी मुआवजा मिलेगा जिनका एवज में मिलने वाला रूट पूरा न होगा।

तीसरी बात यह है कि जो लोग इस तरह से बेकार हो जायेंगे और जिनके परमिट कैंसिल हो जायेंगे और उनको कोई आल्टरनेटिव रूट भी न दिये जा सकेंगे तो उनको अपना

[श्री चरण सिंह]

काम बन्द करना पड़ेगा तो उस हालत में उनकी मोटर अगर सर्विसेबिल हमारे अधिकारियों की निगाह में होंगी तो गवर्नमेंट को उनके खरीदने में भी कोई आपत्ति न होगी। यह जो मैंने दो तीन बातें कहीं हैं यह चीज इसमें है। परमिट कैंसिल होने की वजह से मुआविजे का प्राविजन पहले ऐक्ट में नहीं था और जब परमिट के कैंसिल होने पर मुआविजे का सवाल नहीं था तो गाड़ी लेने का भी कोई प्राविजन पहले ऐक्ट में नहीं था, परन्तु यह प्राविजन इस बिल में हमने रखा है। अगर परमिट नहीं रहेगा तो गाड़ी भी बेकार हो जायंगी तो अगर उनकी गाड़ी काबिल इस्तेमाल होंगी और हमारी गर्ज को पूरा कर सकेंगी तो गवर्नमेंट ले लेगी, लेकिन सरकार के लिये उनका खरीदना कोई लाजमी न होगा। तो उसके लिये खंड १२ में गुंजाइश रखी गई है।

उसके अलावा एक और नयी बात इसमें की गई है और वह यह है कि जब यह बिल ऐक्ट बन जायगा तो गवर्नमेंट को अधिकार होगा कि अपनी वर्कशाप मोटर के पार्ट्स और एक्सेसरीज के ओवरहालिंग के लिये, मैनुफेक्चरिंग के लिये कायम कर सकती है और उस वर्कशाप में नौजवानों को ट्रेनिंग भी दी जा सकती है यह खंड १५ में है। खंड १३ में यह है कि एक एडवाइजरी कमेटी सारे प्रदेश के लिये या रीजनवाइज मुकर्रर हो सकती है जो गवर्नमेंट को मशविरा देगी कि जनता की सुविधा के लिये रोड ट्रांसपोर्ट सर्विस में क्या क्या सुधार होने चाहिये और जो कायदे उसके हैं उनमें क्या तरमीम होनी चाहिये और किस तरह से बेटर ऐण्ड एफीशियेंट सर्विसेज हो सकती हैं, उसमें गैरसरकारी प्रतिनिधि भी होंगे ताकि वह भी मशविरा दे सकें। धारा १९ की मन्शा यह है कि जिस दिन यह आर्डिनेंस जारी हुआ था उससे पहले जितने अहकाम, आदेश और हिदायतें दी जा चुकी थीं वह सब इन्वैलिडेट हो जायंगी, जिस तरह से इस तरह की क्लाज सब कानूनों में होती है वैसे ही यहां भी रखी गई है।

श्रीमन्, शिड्यूल वन् में किस हिसाब से उनको मुआविजा मिलेगा इसका जिक्र है और शिड्यूल २ में अगर गवर्नमेंट किसी की मोटर खरीदे तो किस हिसाब से खरीदेगी उसके क्या क्या मोटे उसूल होंगे उनका वर्णन है। तो यह बिल की मोटी सी स्कीम है जो मैंने आपकी इजाजत से माननीय सदन के सामने पेश की है।

श्रीमन्, मैं साथ ही यह भी कहना चाहता हूं कि इस बिल का एक एक लफ्ज मेरा देखा हुआ है और मेरी पूरी जिम्मेदारी इस बिल के लिये है और महकमे के लिये भी लेकिन जरा सा मैं अभी नावाकिफ हूं मोटर से और इंजिन वगैरः के मामलों से। इसलिये मेरी नावाकफियत अगर बहस में हो जाय तो माननीय सदन के सदस्यों से मैं इतना इन्डलजेंस चाहूंगा और मैं समझता हूं कि इस इन्डलजेंस का मैं मुस्तहक हूं। इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव को सदन के सामने पेश करता हूं।

श्री मदन मोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्न प्रस्ताव पेश करना चाहता हूं--

"यह सदन निश्चय करता है कि उत्तर प्रदेश पथ परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५ इस सदन द्वारा चुनी हुई प्रवर समिति के पास भेजा जाय जो १५ दिन के अन्दर रिपोर्ट भेज दे।" सदस्यों के नाम बाद को भेज दिये जायेंगे।

श्री अध्यक्ष--यह आपका संशोधन है।

श्री मदन मोहन उपाध्याय--जी हां। अध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की बड़ी खुशी है कि माननीय मंत्री जी ने पहले ही इस ट्रांसपोर्ट के सिलसिले में अपना तजुरबा न होना स्वीकार कर लिया है। मुझे आशा है कि हम लोग जो बातें कहेंगे उन्हें माननीय मंत्री जी ध्यानपूर्वक

सुनने की कृपा करेंगे और जब इस विधेयक पर हम यहां बहस करेंगे तो अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी इसे भी थोड़ी देर के लिये भूल जाने की कृपा करेंगे कि हमारा मोटर से कोई संबंध है। हम इस रूप से इस बिल पर बहस करेंगे कि अगर यह जिम्मेदारी हमारे ऊपर होती तो हम क्या करते, जिस प्रकार से आज हमारे प्रदेश के अन्दर रोड ट्रांसपोर्ट चल रहा है और उसकी जिम्मेदारी हमको संभालनी होती तो हम क्या करते, वही रूप हम माननीय मंत्री जी के सामने रखेंगे।

अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के लिये यह विधेयक बहुत महत्वपूर्ण स्थान रखता है। इसका सबसे प्रमुख कारण यह है कि यह जो रोड ट्रांसपोर्ट ऐक्ट पहले था उस पर हमारे इलाहाबाद हाईकोर्ट की एक फुल बेंच ने एक फैसला किया था। उसके बाद यह केस सुप्रीम कोर्ट में गया और सुप्रीम कोर्ट के तीन जजों के सामने यह केस रहा और वहां भी उसपर बड़ी बहस हुई और इस बहस के बाद एक फैसला हुआ और उस फैसले के ऊपर सरकार को जो कुछ कार्यवाही करनी थी वह उसने की। इसका जो लीगल आस्पेक्ट था अध्यक्ष महोदय, उन सब पर हाईकोर्ट के अन्दर और सुप्रीम कोर्ट के अन्दर दोनों में विचार हुआ है। इससे साफ जाहिर होता है कि हम कानून बनाने वालों में कुछ इस बात की कमजोरी है कि हमारे बिल जो सुप्रीम कोर्ट या हाई कोर्ट में गये वे किसी न किसी कारण इन्वैलिड रहे। तो मेरा आज सरकार से जो यह सुझाव है कि यह बिल प्रवर समिति के सामने चला जाय, वह इसलिये है कि कहीं ऐसा न हो पाये कि फिर मोटर आपरेटर्स या जो भी मोटर से संबंध रखते हैं वे लोग आज हमारा बिल जब इस हाउस के अन्दर ऐक्ट के रूप में पास हो तो उसको चैलेंज करें और उसके बाद हम नाकामयाब हो जायं। उसे बनाने के लिये इस उद्देश्य से कि हम कुछ सुझाव माननीय मंत्री जी को बजाय इस सदन के उनको एक सिलेक्ट कमेटी में दे सकें जिससे हर पहलू पर वह विचार कर सकें, और वही सुझाव देने के लिये मैंने एक सिलेक्ट कमेटी का सुझाव इस सारे सदन के सामने रक्खा है। अध्यक्ष महोदय, सुप्रीम कोर्ट ने यह फैसला किया क्योंकि इस ऐक्ट में आप किसी के बिजनेस को लेते हैं तो उसे आपको कम्पेनसेशन देना चाहिये और अगर सरकार कम्पेनसेशन रख कर यह समझती हो कि सिर्फ कम्पेनसेशन के क्लाज को रख देने से उसका कानून जायज हो जाता है तो मैं समझता हूं कि इसमें सरकार की दूरदर्शिता नहीं है। जिस तरह से इसमें कम्पेनसेशन की बात कही गई है, अध्यक्ष महोदय, जब मैं बिल के हर क्लाज पर आऊंगा तो उस समय समझाने की कोशिश करूंगा कि इतना ही अब काफी नहीं हो सकता इसको वैलिड करने के लिये कि इसमें आप एक कम्पेनसेशन का क्लाज रख दें। अध्यक्ष महोदय, इसमें बड़े सिद्धांत का प्रश्न भी आज हमारे सामने है। आज हमारी कांग्रेस ने सोशलिज्म का और राष्ट्रीयकरण का नारा लगाया और आगे समाज की व्यवस्था किस प्रकार होगी उस पर भी उसने एक फैसला दिया और यह पहला बिल है जिस पर उस राष्ट्रीयकरण के सिद्धांतों पर विचार हो सकेगा। इसलिये इस कारण यह बिल बहुत महत्व रखता है और मैं समझता हूं कि इसका सिलेक्ट कमेटी में जाना बहुत ही आवश्यक है। अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीयकरण का नाम, मुझे खुशी इस बात की है कि माननीय मंत्री जी ने नहीं लिया। रोडवेज हमने ले ली है और अपने देश की आमदनी हमें बढ़ाना है, जनता को सहूलित पहुंचाना है, यह सब बातें हो सकती हैं लेकिन मुझे खुशी इस बात की है कि उन्होंने अभी राष्ट्रीयकरण का नाम नहीं लिया, शायद बाद में लेंगे कि यह आखिर राष्ट्रीयकरण है या क्या है। अध्यक्ष महोदय, मैं इसको बिल्कुल राष्ट्रीयकरण कहने को तैयार नहीं हूं। मैं आज इसको राष्ट्रीयकरण के बजाय सरकारीकरण कहने को तैयार हूं। हमारे मार्शल टीटो यूरोप के एक बड़े सोशलिस्ट नेता माने जाते हैं। अभी हाल ही में वे हिन्दुस्तान में आये थे। अध्यक्ष महोदय, उन्होंने कहा है "State ownership is the lowest form of Socialism" अगर स्टेट ओनरशिप जैसा कि हमारे ट्रांसपोर्ट का है इसको राष्ट्रीयकरण कहते हैं तो उसमें और रूस वालों में कोई फर्क नहीं है, रूस वाले भी सरकार के हक को मानते हैं। वहां स्टेट ओनरशिप है। यही स्टेट ओनरशिप डिक्टेटरशिप के रूप में है। अगर आप कुल पावर को कंसंट्रेट कर लेते हैं एक स्टेट के अन्दर तो मैं समझता हूं कि यही डिक्टेटरशिप हो जाती है।

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

अध्यक्ष महोदय, मैं मिसाल देता हूं कि फर्ज कीजिये इलेक्शन में किसी तरह से सारे कैपिटलिस्ट चुन कर चले आते हैं, जिस तरह से ४४ फीसदी वोटों से माइनारिटी वोटों से यह सरकार बनी बैठी है।

श्री चरणसिंह--सड़क से आप उतर गये।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--सड़क तो बहुत छोटी बात है। मोटर चलाइये, गाड़ी चलाइये। लेकिन यह बड़े सिद्धांत का प्रश्न है। उसे ही समझाने की कोशिश कर रहा हूं। हो सकता है कि आपका राष्ट्रीयकरण उसी किस्म का हो जैसे रूस वालों का है। इसलिये मैं राष्ट्रीयकरण की व्याख्या कर रहा हूं कि राष्ट्रीयकरण क्या हो सकता है। हम सरकारीकरण को राष्ट्रीयकरण कहने को तैयार नहीं हैं। सड़क पर गाड़ी चलाने के काम को सरकार हाथ में लेती इसके साथ ही अगर मोटर बनाने के कारखाने, उसके उत्पादन को भी हाथ में लेती, उस पर राष्ट्रीयकरण होता तो हम उसे राष्ट्रीयकरण कहते। अगर यहां बहुमत से चुनकर कैपिटलिस्ट क्लास आकर हुकूमत बनाता और वह यह फैसला करता कि सारी दुनिया का गला काट दिया जाय क्योंकि स्टेट को ताकत है चाहे जो कर सकती है। लेकिन जब तक उस राष्ट्रीयकरण में जनता का सहयोग नहीं होगा, जिनकी उन्नति की जा रही है उनका सहयोग हमें प्राप्त नहीं होगा तब तक हम इसे राष्ट्रीयकरण नहीं कह सकते। हम माननीय मंत्री जी को एक सुझाव अवश्य दें कि हम इसमें क्या चाहते हैं। हम इसमें जनता का पूरा-पूरा सहयोग, इस सिलसिले में, चाहते हैं।....

श्री चरणसिंह--आपकी परिभाषा नेशनलाइजेशन की क्या है?

श्री मदनमोहन उपाध्याय--वही बता रहा हूं। हमारी परिभाषा नेशनलाइजेशन की यह है कि जहां राष्ट्रीयकरण होगा वह होगा फार दि एडवांसमेंट आफ दि सोसाइटी (समाजोन्नति के लिये)। यह पहली चीज होगी। दूसरी चीज होगी ओन्ड बाई दि सोसाइटी। तो आप इसके लिये तो यह कह सकते हैं कि जनता ने हमको चुन कर भेजा है और इसलिये हमने क़ब्ज़ा कर लिया और इसलिये ओन्ड बाई अस।....

श्री जोरावर वर्मा (जिला हमीरपुर)--यह नाम हिन्दी में बता दीजिये तो अच्छा होगा।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--मैं हिन्दी में ही बोल रहा हूं, सोसाइटी के उत्थान के लिये। आप टीचर हैं जानते होंगे इसलिये नहीं कहा। अध्यक्ष महोदय, समाज के उत्थान के लिये समाज के जरिये से जो काम हो उसे हम राष्ट्रीयकरण कहते हैं। जहां तक समाजीकरण का ताल्लुक है उसमें तो मीन्स आफ प्रोडक्शन, डिस्ट्रीब्यूशन और एक्सचेन्ज यह सब सोसाइटी ओन करती है। सोसाइटी उसकी मालिक है न कि गवर्नमेंट। अध्यक्ष महोदय, इस सरकारीकरण से जिसे मैं राष्ट्रीयकरण किसी हालत में कहने के लिये तैयार नहीं हूं जो परिस्थिति आज पैदा हो गई है, रोडवेज चलने से जो नुक्सान हो गया है वह मैं बाद में आपको समझाने की कोशिश करूंगा ताकि माननीय मंत्री जी समझ सकें कि इससे क्या फर्क हुआ है स्टेट ओनरशिप की जगह अगर एक कार्पोरेशन होता तो ठीक था। स्टेट ओनरशिप के माने यह हैं कि जहां फाइनेंशल इर्रेगुलैरिटीज का सवाल है उस बारे में आपकी एक फाइनेन्शियल हैंड बुक है और उससे आप कंट्रोल होते हैं। अगर आज आपका कोई जनरल मैनेजर अपने बिजनेस के इंटरेस्ट में कुछ करना चाहता है, कोई चीज वह खरीदना चाहता है तो वह उसके अधिकार में नहीं है। उसके लिये उसको पहले एडमिनिस्ट्रेटिव सैंक्शन लेनी होगी, फिर टेक्निकल सैंक्शन लेनी होगी और इस तरह से वह एक झमेले में फंस जाता है और वह अपने बिजनेस के काम को अच्छी तरह से नहीं चला सकता है। आज सरकार इस

आइडिया से यह काम कर रही है कि जहाँ उसके कमर्शियल कंसर्न होते हैं और उनमें जब कुछ नुक्सान हो जाता है तो वह कहती है कि यह तो सब डेवलपमेंट के काम हैं, यह तो हम प्रोपैगेन्डा के काम कर रहे हैं और इसमें तो नुक्सान होगा ही। मिसाल के लिये आप यू० पी० हैन्डीक्रैफ्ट को ले लीजिये। हर साल वह लास में जा रहा है और लाखों रुपये का उसमें नुकसान हो जाता है। जब हम पूछते हैं कि नुक्सान क्यों होता है तो कहते हैं कि यह तो प्रोपैगेन्डा है, यह तो हम हैन्डलूम इंडस्ट्री को बढ़ा रहे हैं, चुनार के बर्तन दिखा रहे हैं, आपके यहां इतने कलाकार हैं इनका प्रदर्शन कर रहे हैं। मैं कहता हूं कि जहां पर कामर्शियल कंसर्न हैं उनको कामर्शियल लाइन्स पर चलना चाहिये। अगर आपको कुछ प्रोपैगेन्डा करना है तो उसके लिये अलग एलाटमेंट कर दें ताकि हमें मालूम हो जाय कि इतना रुपया प्रोपैगेन्डा के लिये खर्च को दिया गया और बिजनेस अपनी जगह पर ठीक से चल रहा है। हम कामर्शियल कंसर्न को लास पर नहीं रन कराना चाहते, हम चाहते हैं कि कामर्शियल कंसर्स कामर्शियल लाइन्स पर रन करें और अगर उन्हें मदद की जरूरत है तो साफ मालूम हो जाना चाहिये कि इतना रुपया प्रोपैगेन्डा में और इतना रुपया डेवलपमेंट में खर्च हुआ जिसके लिये मदद मिलनी चाहिये। वह उस रुपये से अपने ओवर हेड चार्जेज को मीट करें और फिर कोई कारण नहीं कि वह कंसर्न्स लास पर रन कर सकें। तो अध्यक्ष महोदय, मैं इस पर ज्यादा वक्त न लेकर, इसलिये कि माननीय मंत्री जी इस पर प्रकाश डालेंगे ही और जब बिल आयेगा तो हम और विवाद कर लेंगे, इतना ही कहूंगा कि राष्ट्रीयकरण का यह कोई सिद्धांत नहीं है।

अब यह हो सकता है जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा कि हमारी सरकार ने इस बात की कोशिश की कि वह अपने प्रदेश के अन्दर मोटर गाड़ियां चलायें। पहले तो अध्यक्ष महोदय, सरकार ने इस बात की कोशिश नहीं की कि कोई रोड ट्रान्सपोर्ट ऐक्ट की इस बिजनेस को चलाने के लिये आवश्यकता है या किसी किस्म के संशोधन की भी मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में आवश्यकता है। पहले सरकार ने जब इस काम को शुरू किया बिना किसी स्कीम के और उन्होंने इस काम को चला दिया अपनी गाड़ियाँ ला कर और जहां जहां जो प्राइवेट आपरेटर्स थे उनको टेम्पोरेरी पर्मिट्स ईश्यू किये जाते थे। जहां उनकी तीन महीने की मियाद खत्म हुई उनको सरकार ने कैन्सिल करने की बात की और उनकी जगह अपनी गाड़ियां सरकार ने लगाने की कोशिश की। प्राइवेट आपरेटर्स ने हाई कोर्ट में मुकदमा दायर किया और फिर सुप्रीम कोर्ट में गया, हाई कोर्ट की फुल बैंच के डिसीजन के बाद ही अध्यक्ष महोदय, यह रोड ट्रांसपोर्ट ऐक्ट आज हमारे सामने आया जिसको सुप्रीम कोर्ट ने इन्वेलिड करार दिया। उसको सरकार ने सोचा अब उसके बाद अध्यक्ष महोदय, काफ़ी दिनों तक हम लोग इंतजार में थे इस बात के कि सुप्रीम कोर्ट के फ़ैसले के बाद कोई बिल हाउस के सामने आयेगा जिस पर हम विचार करेंगे। लेकिन बहुत दिनों की इंतजारी के बाद यह नहीं आया। जब अखबार में यह पढ़ा कि १० तारीख से लेजिस्लेचर मीट करने वाला है तो ४ तारीख को रोड ट्रान्सपोर्ट आर्डिनेन्स के रूप में हमारे सामने आया और वह इसलिये कि पहले सरकार को कोई जल्दी इस बात की नहीं थी। एकदम सरकार को जल्दी हुई कि लेजिस्लेचर के सामने जल्दी आ जायगा और ६ हफ्ते के अन्दर, अब माननीय मंत्री जी कहेंगे कि साहब यह आर्डिनेंस है इसको इतने समय के अन्दर पास हो जाना चाहिये। हम लोग इसको पास कर दें।

मुझे आशा है माननीय मंत्री जी इधर ध्यान देंगे क्योंकि अब मैं असली मौके पर और बात पर आ रहा हूं। अध्यक्ष महोदय, आर्डिनेन्स अगर इस गरज से लाया गया है कि ६ हफ्ते के बाद यह कानून बन जायगा और उसके बनते ही फिर उन प्राइवेट मोटर आपरेटर्स पर तलवार चलनी शुरू हो जायगी, अगर यह उद्देश्य है तो मैं समझता हूं कि यह ग़लत है। मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस पर सफ़ाई देंगे। लेकिन अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि इतने महत्वपूर्ण बिल पर कुछ समय जरूर मिलना चाहिये था हमको। पहली मर्तबा जब यू० पी० रोड ट्रान्सपोर्ट ऐक्ट इस सदन के सामने आया तो १२ दिन तक बहस होती रही। आज अगर मंत्री जी यह चाहते हैं

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

कि हम लोग इसको एक, दो दिन के अन्दर ही पास कर डालें तो मैं समझता हूं कि यह इन्साफ़ नहीं होगा। हम इसके हर पहलू पर विचार करना चाहते हैं। इस सदन के हर मेम्बर को यह मौका मिलना चाहिये कि उनकी नेशनलाइजेशन के फ़र्स्ट ऐटेम्प्ट पर विचार कर सकें। क्या यही हमारा राष्ट्रीकरण होगा, क्या इसी राष्ट्रीयकरण पर हम अपने समाज का ढांचा रखना चाहते हैं? इसलिये मैं समझता हूं कि इस पर हमें विचार अच्छी तरह से करना चाहिये। लेकिन फिर भी अगर माननीय मंत्री जी इसको सेलेक्ट कमेटी में डालेंगे तो शायद हम लोग उस पर अच्छी तरह से विचार कर सकें और फिर उस पर सदन के सामने कह सकें।

अब अध्यक्ष महोदय, हमारे सामने एक चीज है। अगर एक नई चीज हमारे सामने होती तो हमको दिक्कत पड़ती कि इससे क्या नतीजा होगा इससे क्या क्या होता होगा और क्या क्या होगा, क्या उस पर विचार कर सकते थे। लेकिन हमारे सामने जो रोडवेज सन् १९४८ से चल रही है, अब ६, ७ साल हो गये हैं और मैं समझता हूं कि हम उस पर भी कुछ अपने दृष्टि डाल सकते हैं कि आखिर यह क्या चीज है। अध्यक्ष महोदय, जब सरकार ने रूट्स पर अपनी गाड़ियां चलायीं तो पहले यह था कि जहां पर सरकार की आज एक गाड़ी चल रही है वहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की ४ गाड़ियां चलती थीं। हमारे सामने जो लेटेस्ट एप्रोप्रीएशन एकाउन्ट्स आयी हैं १९५१–५२ की, जो परसों ही सदन के सामने पेश की गई हैं उसमें जो प्रोफ़ार्मा एकाउन्ट रोडवेज का आया हुआ है उसकी ओर मैं सदन का ध्यान दिलाऊंगा। ४ करोड़ रुपये का हमारा इन्वेस्टमेंट है रोडवेज में। ४ करोड़ के इन्वेस्टमेंट में इंटरेस्ट को काट करके हमें करीब १२ लाख साल में आमदनी होती है। अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने अभी कहा कि जहां पर सरकार की एक गाड़ी आज चल रही है वहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की ४ गाड़ियां चलती थीं। तो हिसाब यह है कि जहां पर इनकी २३५० गाड़ियां चलती हैं, वहां पर अध्यक्ष महोदय, जो प्राइवेट आपरेटर्स होते थे, उनकी गाड़ियां चौगुनी अगर चलतीं तो ९,४०० गाड़ियां होतीं। ९,४०० गाड़ियों पर एक हजार रुपया टैक्स एक साल का फी गाड़ी लगा लीजिए। अध्यक्ष महोदय, २८५ रु० १३ आने फी गाड़ी का फी क्वार्टर टैक्स है, रोड टैक्स, तो वह करीब १ हजार रु० साल में होता है। तो आज जहां पर इनकी २३५० गाड़ियां चलती हैं वहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की ९,४०० गाड़ियां होतीं.....

श्री चरणसिंह--एक बात दरियाफ्त करना चाहता हूं। यह चौगुने का हिसाब कहां से आ गया?

श्री मदन मोहन उपाध्याय--मैं बता रहा हूं। आप अपने विभाग से भी पता लगा सकते हैं। दिल्ली मेरठ रोड है जहां पर पहले प्राइवेट आपरेटर्स की ९१ गाड़ियां चलती थीं, वहां आज सरकार की १८ गाड़ियां चल रही हैं। यह एक मिसाल मैंने दी, आप और कहीं का पूंछ लें। अपने विभाग से पता लगा लें कि मैं ठीक कह रहा हूं या नहीं। तो उस हिसाब से यही चौगुना ही पड़ता है। आप और कहीं का पता लगा लें। यह तो हो सकता है कि आपकी १८ गाड़ियां जो चल रही हैं, वह एक दिन में चार चक्कर कर लेती हों यह दूसरी बात है। मगर मैं यह कह रहा हूं कि सरकार के खजाने के अन्दर कितना रुपया आ सकता था, वह समझाने की कोशिश कर रहा हूं।

तो जहां पर सरकार की २३५० गाड़ियां चल रही हैं वहां प्राइवेट आपरेटर्स की ९,४०० गाड़ियां चलतीं, उस प्रोपोर्शन के हिसाब से आप भी हिसाब लगा लें अपने डिपार्टमेंट से पूंछ कर। अब अगर एक हजार रुपया टैक्स भी ९,४०० गाड़ियों पर फी गाड़ी मिलता तो ९४ लाख रुपया हमको रोड टैक्स में मिलता जहां कि आज सरकार की रोडवेज के आने से १२ लाख रुपये का प्राफिट दिखाया जा रहा है। तो ९४ लाख रुपया जो आता उससे करीब ६५ लाख रुपया इनकम गवर्नमेंट को रोड टैक्स से मिल जाती जो कि

आज नहीं मिल रही है क्योंकि रोडवेज हमारी चल रही है। अब रोडवेज की जो गाड़ियां हमारी चल रही हैं उनकी इनकम को भी देखिए। तरीका गलत हो सकता है कैलकुलेशन का, लेकिन जो एप्रोप्रियेशन एकाउन्ट में आडीटर जनरल ने जो नोट लिखा है वह भी थोड़ा सा मैं आपके सामने पढ़ देना चाहता हूं। आडीटर जनरल कहते हैं :—

"That the average profit per vehicle per day during the year under review works out as average net profit per vehicle per day—Rs. 1/5/-"

अध्यक्ष महोदय, २३५० गाड़ियों को डिवाइड कर दिया १२,५८,०२० रुपये से और अपना कैलकुलेशन लगा कर आडीटर जनरल ने यह नोट दिया है कि उनकी इनकम पर वेहिकिल, पर डे १ रु० ५ आना होती है। १ रु० ५ आने पर डे के हिसाब से अध्यक्ष महोदय, ४० रु० ६ आना इनकी इनकम होती है पर मन्थ पर वेहिकिल।

श्री चरणसिंह—प्राफिट। इनकम नहीं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—प्राफिट ही कह रहा हूं। इनकम वही है जो प्राफिट हुआ। २ करोड़ ८३ लाख की मान लीजिए आय हुई और २ करोड़ खर्च हो गया तो ८३ लाख की ही तो इनकम सरकार को हुई। यह तो बिजनेस कंसर्न है। बिजनेस की बातें हो रही हैं। यहां तो वही इनकम मानी जायगी जो कि ऐक्चुअली प्राफिट होगा।

तो ४० रुपया ६ आना के हिसाब से साल में आमदनी ४८६ रुपया ८ आना फी वेहिकिल हुई। अध्यक्ष महोदय, आज कोई भी प्राइवेट आपरेटर मोटर चलाने के लिए तैयार नहीं है अगर उसको कम से कम आमदनी महीने में, चाहे वह कच्ची ही नहीं रद्दी से रद्दी रोड पर भी चलाता हो तो भी २०० रुपये से कम जिसको आमदनी है, वह नहीं चलाता है। रोडवेज ने तो जिन रोड्स पर गाड़ियां चलायी हैं, वह बिल्कुल पक्की सड़कें हैं। कच्ची पर तो वह कभी चलाने को तैयार ही नहीं और पक्की पर जो गाड़ियां वह चला रहे हैं उसकी इनकम यह है ४८६ रु० ८ आने साल जब कि प्राइवेट आपरेटर जब गाड़ियां चलाते थे तो उससे अध्यक्ष महोदय, एक हजार रुपया उनको आमदनी फी गाड़ी की हुआ करती थी महीने में।

श्री चरणसिंह—यह तो पक्की सड़क पर हुई और कच्ची पर ?

श्री मदनमोहन उपाध्याय—कच्ची सड़क पर तो गया नहीं, लेकिन फिर भी २०० रुपये कम से कम होगी। जो अपनी गाड़ी चला रहा हो उसकी इनकम दो सौ रुपये से तो कम हो ही नहीं सकती इस प्रान्त में और जिन रूट्स पर अब रोडवेज ने अपनी बसेज चलायीं उन पर पहले एक हजार रुपये की आमदनी थी। एक हजार की छोड़ दीजिये, ५०० रुपये का एस्टीमेट लगायें। तो अध्यक्ष महोदय, २,३५० गाड़ियों पर ५०० रुपये के हिसाब से करीब १२ लाख की आमदनी हुई और इस प्रकार से साल में १,४१ लाख रुपया होती है। इतना मुनाफा होना चाहिये था, नेट सेविंग होनी चाहिये थी। तो यह चीज अगर प्राइवेट कंसर्न के पास होती प्राइवेट आपरेटर के पास या किसी कामर्शियल कार्पोरेशन के पास होती तो इतनी नेट सेविंग होती। यह मैं नहीं चाहता कि प्राइवेट प्रापर्टी हो या यह कि मैं कैपिटलिस्ट सिस्टम का हामी हूं। हम लोग नेशनलाइजेशन के लिये, राष्ट्रीयकरण के लिए सब से पहले आगे हैं, पीछे रहने के लिए तैयार नहीं हैं। आज यह स्लोगन लगाया जाता है कि सोशलिस्ट पार्टी वाले राष्ट्रीयकरण के खिलाफ हैं, जो बात करते हैं उसके खिलाफ हैं। लेकिन आप इस ओर ध्यान दीजिये। इनकम का हिसाब लगाएं तो एक करोड़ ४१ लाख रुपया नेट सेविंग होनी चाहिये थी सरकार को, अगर इन २,३५० गाड़ियों के चलाने में फी गाड़ी ५०० रुपया आमदनी

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

होती। एक बात और माननीय मंत्री ध्यान में रखें कि प्राइवेट आपरेटर्स को उस जमाने में इतनी आमदनी थी जब वे चौगुनी गाड़ियां चलाया करते थे और एक चक्कर लगाते थे। अब रोडवेज की गाड़ियां तो तीन चार चक्कर लगाती थीं इसलिए और भी ज्यादा आमदनी होनी चाहिये। यह अवश्य है कि डेप्रिसिएशन कास्ट प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियों की कम होती थी बनिस्बत आज के, क्योंकि वे कम चलती थीं, लेकिन उसके साथ साथ आमदनी का भी सवाल है। इसलिए मंत्री जी अपने डिपार्टमेंट के आंकड़ों के बारे में भी पूछें कि क्या बात है, यह सच है या झूठ। मैं यह उनकी जानकारी के लिए कह रहा हूं। मैं यह चाहता हूं कि सरकार इन रोडवेज को चलाये। अध्यक्ष महोदय, मुझे उसकी मुखालिफत नहीं है, लेकिन मेरा फर्ज है, इस स्टेट का रहने वाला हूं, इस गवर्नमेंट को सलाह देने का मेरा भी काम है। अगर हमारा जो प्रेजेंट सेट-अप है उसमें कुछ तब्दीली करके हम अपने देश की उन्नति कर सकें, ज्यादा मुनाफा कमा सकें, ज्यादा प्राफिट्स अपने कामर्शियल कन्सर्न से कर सकें तो हमारे देश का ही हित होगा। इस उद्देश्य को लेकर हम चल रहे हैं, उसको खत्म करना नहीं है, क्योंकि आज तो उद्देश्यों की बातें हो रही हैं। तो नेशनलाइजेशन न हो, ऐसा हमारा उद्देश्य नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी को सारे इस दल की ओर से इस काम में सहयोग देने का आश्वासन देता हूं। हम चाहते हैं कि हमारा उत्तर प्रदेश किसी से रोड ट्रांसपोर्ट के काम में पीछे न रहे। लोकल पैट्रियाटिज्म की भावना आ ही जाती है। हम चाहते हैं कि उत्तर प्रदेश के अन्दर भी एक उत्तम रोड ट्रांस्पोर्ट हो। बम्बई में जाकर हम कह सकें कि उत्तर प्रदेश के रोड ट्रांस्पोर्ट की हालत बहुत अच्छी है, वहां इनकम भी अच्छी हो और पब्लिक को भी कनवीनिएंस हो, इसके लिए हम माननीय मंत्री जी को पूरा पूरा सहयोग देने के लिए तैयार हैं।

लेकिन अध्यक्ष महोदय, जो बातें उनके डिपार्टमेंट छिपा दिया करते हैं उनको हम यहां जाहिर करने के लिये आये हुए हैं। इसलिये इस सिलसिले में माननीय मंत्री जी थोड़े से आंकड़े उनसे हासिल करने की कृपा करें। वह कहेंगे कि यह प्राफिट कैलकुलेशन करने का तरीका नहीं है लेकिन कैपिटल पर प्राफिट होता है। ४ परसेंट प्राफिट मिल रहा है या ५ परसेंट मिल रहा है? तो न तो अध्यक्ष महोदय, हमको कोई रुपया ही मिला और हजारों आदमी हमने डिस्प्लेस कर दिये, उनके लिए भी खाने-पीने का प्रबन्ध करना चाहिये था। देहली मेरठ रूट वाले हैं जिनको सरकार ने डिस्प्लेस कर दिया। माननीय मंत्री जी ने जो बिल पेश किया है उसमें काफी इम्प्रूवमेंट है, एक उन्नति है और मैं उसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने कुछ इम्प्रूवमेंट करने की कोशिश की लेकिन दिल्ली और मेरठ वालों को जो डिस्प्लेस किया और अपनी गाड़ी चलायी, आज वह गरीब क्या करते हैं? ४०० ५०० या हजार रुपये की आमदनी करते थे वह आज मेरठ जिले में रिक्शे चला रहे हैं।

श्री चरणसिंह---गरीबी को साबित करने के लिये आप एक हजार से ५०० पर आ गये।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---मैं बिल्कुल ठीक कह रहा हूं। क्या यही सरकार का इन्साफ है? थोड़ी देर के लिए मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वह यह भूल जायं कि वह उधर बैठे हैं और मैं इधर बैठा हूं। अगर आप इधर बैठे होते और आपको यह जानकारी होती तो आप क्या कहते? क्या मोटर, मालिक हमारे भाई नहीं हैं? क्या जब हम उनको डिस्प्लेस करते हैं, उनके बिजनेस से उनको हटाते हैं तो क्या उन्हें और कोई बिजनेस दिया ही न जाय?

आज आपकी सुप्रीम कोर्ट ने क्या फैसला किया है? उसके थोड़े से शब्द में यहां पर आपकी आज्ञा से पढ़कर सुना देना चाहता हूं। यह हिन्दुस्तान की सब से बड़ी कोर्ट है। सुप्रीम कोर्ट इस मामले में क्या कह रही है :—

"Nor we are told how the position is likely to improve if the State takes over the road transport service and what additional amenities or advantages the general public would enjoy in that event. We mention these matters only to show that these are relevent facts which might help the court in coming to a decision as to the reasonableness or otherwise of the prohibition, but unfortunately there are no materials in the record relating to any one of them. One thing,however, in our opinion has a decided bearing on the question of reasonableness and that is the immediate effect which the legislation is likely to produce. Hundreds of citizens are earning their livelihood by carrying on this business on various routes within the State of Uttar Pradesh. Although they carry on the business only with the aid of permits,which are granted to them by the authorities under the Motor Vehicles Act, no compensation has been allowed to them under the statutes. It goes without saying that as a result of the Act they will all be deprived of the means of supporting themselves and their families and they will be left with their buses which will be of no further use to them and which they may not be able to dispose of easily or at a reasonable price."

यह सुप्रीम कोर्ट ने केस के तमाम वाकेआत देख कर, तमाम बातों पर विचार करके अपना फैसला दिया है कि आज इनको बिजनेस से डिप्राइव करके सड़क पर छोड़ दिया है और उनके खाने पीने तक का कोई प्रबन्ध नहीं किया है। इसके लिये सरकार कहेगी कि हम उनको कम्पेनसेशन दे रहे हैं और उनको आल्टरनेटिव रूट्स दे रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी के नोटिस में लाना चाहता हूं कि बहुत से ऐसे आपरेटर्स हैं जो मोटर चला कर अपनी बीबी बच्चों का पालन-पोषण करते थे, आज वह मेरठ में रिक्शा चला रहे हैं। उधर के लोगों की तब भी कुछ आर्थिक हालत अच्छी है। पूर्वी जिलों में आप देखें कि आपने उनके सारे रूट्स खत्म कर दिये हैं। वह बोल नहीं सकते थे और उनके पास पैसा भी नहीं था और मुकदमा भी नहीं लड़ सकते थे। पश्चिम जिलों की जब बात आई तो वह लोग सुप्रीम कोर्ट में गये क्योंकि वह मुकदमा लड़ सकते थे और उन्होंने अपना खर्चा किया और यह फैसला ले आये जिसकी वजह से सरकार को यह कानून लाना पड़ा। बहुत से माननीय सदस्य बैठे हुये हंस रहे हैं कि जैसे उनका मोटर मालिकान से कोई वास्ता ही नहीं है, वह कोई चीज नहीं हैं और जहां चाहें वहां उन्हें आप डाल सकते हैं। ऐसे विचार हमारे उधर के बहुत से सदस्य उनके प्रति रखते हैं।

मैं माननीय सदस्यों से कहूंगा कि यह पोलिटिकल टैक्टिक्स हैं। यह राजनैतिक चेतना होनी चाहिये कि ट्रांसपोर्ट बहुत इम्पोरटेंट फेक्टर है। हमारे देश का विकास तभी हो सकता है जब कि हमारे यहां का ट्रांसपोर्ट अच्छा हो। अगर उसकी व्याख्या और डेवलपमेंट की बात की जाय जिसके सम्बन्ध में कि बहुत से लोग कहेंगे। मैं इसके महत्व को अच्छी तरह से जानता हूं। लेकिन आप फायदा नहीं उठा रहे हैं। मुझे इस बात का अफसोस है। जहां पर ४ करोड़ रुपया हमारी सरकार ने इस पर लगा रखा है वहां पर प्राइवेट सेक्टर ने २० करोड़ रुपया लगा रखा है। यह कैपिटल किसी कैपिटेलिस्ट की नहीं है बल्कि उनमें वह लोग हैं जिन्होंने मेहनत करके, कर्जा लेकर और अपनी बीबी के जेवर बेचकर एक एक गाड़ी खरीद ली है जिससे वह अपने बच्चों का पेट पालते हैं। कोई बड़ा भारी कन्सर्न हो, किसी के पास २०–२०, १५–१५, १०–१० परमिट्स हों, तो उसको आप डेपराइव करिये, उसकी गाड़ियां

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

आप कम कीजिये, इसमें मैं सरकार के साथ हूं। लेकिन उन बेचारों को जिन्होंने अपनी बीबी, बच्चों के जेवर बेंच करके रोजगार का साधन किया है उनको आप अलग करेंगे, क्या यही आपका इन्साफ है? जहां पर बड़े-बड़े पूंजीपति, बड़े-बड़े करोड़पति हैं, जहां मोटरें बन रही हैं अगर मैं उनको छीनने की बात कहूं तो माननीय मंत्री जी कह देंगे कि यह तो स्टेट का काम नहीं है, यह सेंटर का काम है, हम तो सिर्फ छोटे आदमियों का ही गला काट सकते हैं बड़ों का नहीं। मैं फिर माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि वह यह न समझें कि मैं मोटर आपरेटर हूं।

श्री चरणसिंह--अंग्रेजी में एक कहावत है कि The lady protested too much.

श्री मदनमोहन उपाध्याय--मैंने तो पहले ही बता दिया कि आप मुझे उधर समझिये। अगर कभी ऐसा मौका भी आये तो भी मैं यही कहूंगा।

श्री अध्यक्ष--आप अपने ही ऊपर शक क्यों करते हैं? (हंसी)

श्री मदनमोहन उपाध्याय--जी नहीं, शक बिल्कुल नहीं है। लेकिन अध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा था कि यह २० करोड़ का कैपिटल छोटे-मोटे लोगों का है। इसमें बहुत से पोलिटिकल सफरर्स हैं जिन्हें एक परमिट पांच आदमियों को मिली है, पांच आदमी एक परमिट से पलते हैं। वे २०-२५ हजार की गाड़ी लगाते हैं और उससे थोड़ी सी इन्कम उनको हो जाती है और माननीय मंत्री जी ने यह भी कहा है कि अगर हम उनको डिस्प्लेस करेंगे तो उनको गाड़ी भी हम ले सकते हैं। परमिट आप हमारी छीन लें, उसका थोड़ा सा कम्पेनसेशन दे दें और उसके बाद आपके अफसर अगर कहें कि गाड़ी ठीक है तब तो वह गाड़ी भी ली जा सकती है नहीं तो नहीं?

मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी रेस्पांसिव हैं। वे हमारी बहुत सी बातों को मानेंगे। यह तो दफ्तर से बिल बन कर आया है। वहां से माननीय मंत्री जी के पास आया है। जिम्मेदारी उन्होंने अवश्य ली है सब क्लाजेज की, लेकिन इस चीज की भी जिम्मेदारी उन्होंने ले रखी है कि अगर हम कोई रीजनएबिल चीज रखें तो उसको वह मानेंगे। अध्यक्ष महोदय, इस चीज को भी देखना है कि एक आदमी को जब परमिट मिलती है तो वह तीन साल के लिये होती है और मोटर विहकिल्स ऐक्ट के अन्दर यह है कि जो तीन साल मोटर चलायेगा तो दूसरी मर्तबा उसको एप्लाई तो करना पड़ेगा लेकिन आटोमेटिकली मिलेगी उसी को। तो इसलिये २०-२० साल से लोग मोटरें चला रहे हैं। तो आज जो माननीय मंत्री जी यह कह रहे हैं कि परमिट लेते वक्त अगर उसकी मियाद दो साल की रह गयी तो दो साल का ७५ रुपये महीने के हिसाब से हम कम्पेन्सेशन देंगे। लेकिन यह भी तो जरा सोचिये कि दो साल के बाद भी जब वह एप्लाई करता तो उसी को तो परमिट मिलती। इसका तो आपने कोई कंसीडरेशन ही नहीं किया। मुझे विश्वास है अध्यक्ष महोदय कि अगर इसी क्लास पर यह केस फिर सुप्रीम कोर्ट को जाय तो फिर फेल होगा। इसलिये मैं उन्हीं पहलुओं को साफ कर देना चाहता हूं इस हाउस के अन्दर ताकि किसी आपरेटर को यह मौका न मिले कि वह हमारे बनाये हुये कानून को चैलेंज कर सके और वह समझे कि जो कानून यहां से बन कर निकला है वह उसके फायदे के लिये है।

एक बात और पहले ही कह देना चाहता हूं कि रोडवेज के चलने से सबसे बड़ा जो फायदा हुआ है, उसे मैं कहना भूल गया, उसको मानना भी चाहिये जो कुछ इससे फायदा हुआ। १९४६ में गवर्नमेंट एक ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन बनाना चाहती थी जिसमें प्राइवेट आपरेटर्स, रेलवे और हमारी गवर्नमेंट के भी शेयर्स होते। उस वक्त प्राइवेट आपरेटर्स ने उसमें शामिल होने से इन्कार कर दिया। प्राइवेट आपरेटर्स ने तो

इन्कार किया ही हमारे रेलवे वाले भी उसमें नहीं आये। उस समय रोडवेज के चलने से जो सबसे बड़ा फायदा हुआ जिससे कोई इन्कार नहीं कर सकता कि अगर रोडवेज सड़कों पर न चली होती तो प्राइवेट आपरेटर्स जो कि चालीस सवारियां बसों में भर कर ले जाते थे और अगर थानेदार साहब कहीं बैठने वाले हुए तो गांवों में चलने वाली बसों पर घंटों उनका इन्तजार होता था, पहले बस पुलिस थाने पर जाती थी फिर जब थानेदार साहब उस पर बैठ जाते थे तो बस आगे बढ़ती थी। तो रोडवेज के चलने से यह फायदा हुआ कि प्राइवेट आपरेटर्स होशियार हो गये। मुझे पूर्व की तरफ तो देखने का मौका नहीं मिला लेकिन पश्चिमी जिलों में जहां मैं गया हूं, प्राइवेट आपरेटर्स भी जहां काम कर रहे हैं, वहां भी बहुत अच्छा इन्तजाम है। वह लोग भी ऐमेनिटीज दे रहे हैं। अगर रोडवेज न आयी होती तो यह ऐमिनिटीज न होती। अब भी बहुत जगह नहीं सम्भला है। रोडवेज आने के पहले प्राइवेट आपरेटर्स यह समझते थे कि चलो दरोगा जी को मिला लिया, चाहे पचास सवारियां ले जायं, चाहे डेढ़ सौ सवारियां ले जायं। यहां तक कि छतों पर सवारियां बैठती थीं। इसके लिये रोडवेज का अहसान मानना ही है। लेकिन इसके यह मानी नहीं कि अगर उससे कुछ सहूलियत हो गयी थी तो सबको पीस डालें। १९४६ में वह तैयार नहीं थे। अगर वह तजुरबे के बाद अब तैयार हैं तो कोई कारण नहीं है कि आप उनको अपने साथ क्यों न लें। लेकिन रेलवे को लेने के लिये मैं खिलाफ हूं। रेलवे को लेने से हमारी रोडवेज के चलाने में गड़बड़ पड़ेगी। वह आयेंगे तो यही कहेंगे जब हम कहीं रोडवेज चलाना चाहेंगे, कि यहां तो हमारी रेलवे की सवारियों में कमी हो जायगी। आप वहां चलाइये जहां हम रेल नहीं चलाते। रेलवे अपनी है, मैं मानता हूं। लेकिन वह रोड़ा अटकायेंगे और हम उनसे बंध जायंगे, क्योंकि केन्द्रीय सरकार की ताकत प्रान्तीय सरकार पर तो लगती ही है। वह कहेंगे हम ऐसा कहते हैं, अगर नहीं मानेंगे तो ठीक नहीं है। लेकिन मैं समझता हूं कि अगर आज रोड ट्रांस्पोर्ट को डेवलप करने के लिए प्राइवेट आपरेटर्स सरकार का साथ देने के लिए तैयार हैं तो कोई वजह नहीं है कि सरकार उनको साथ न ले। लेकिन अफसोस है कि जब इस बिल को देखता हूं तो इस १९४६ के ट्रिपार्टाइट आर्गनाइजेशन की वह बात नहीं है। अभी मैं उसके डिटेल्स में जाऊंगा, थोड़ा समय लगेगा, अध्यक्ष महोदय, मुझे क्षमा करेंगे क्योंकि माननीय मंत्री जी ने जैसे पहले कहा था वह जानना चाहते हैं। किताबें तो मैं पढ़ता नहीं। जब कोई कह देता है कि क्या किया तो किताबों का कोटेशन तो मैं दे नहीं सकता। सुप्रीम कोर्ट का एक फैसला था इसलिये मैंने उसको पढ़ दिया नहीं तो मैं किताबों के कोटेशन तो दे ही नहीं सकता।

मैं यह कहूंगा कि सरकार की जो रोड ट्रांसपोर्ट पालिसी है उस पर वह किसी से सलाह भी लेती है? आज उनको सलाह देने के लिए प्लानिंग कमीशन देश में है। प्लानिंग कमीशन ने ट्रांसपोर्ट की सभी बातों पर विचार करके स्टेट्स को एक डाइरेक्टिव भेजा है। माननीय मंत्री जी यह भी कह सकते हैं कि जो डाइरेक्टिव आया है वह हमारे लिए नहीं है। हम तो ऐडवांस्ड हैं। वह रीजनिंग तो हो सकती है।

लेकिन अगर वह रीजनिंग नहीं है तो फिर प्लानिंग कैसे हो सकता है? प्लानिंग कमीशन ने इस संबंध में एक डाइरेक्टिव हमारी स्टेट के पास भेजी है, उसमें से मैं कुछ आपके सामने पढ़ना चाहता हूं। सरकार को यह चाहिए कि वह इस को कोई रूप में परिणित करने की कोशिश करे तो समस्या हो सकती है:

"The Commission are concerned to note that most State Governments have continued to follow resetrictive licensing policies. Some State Governments have also sent up new and ambitious schemes for extension of their nationalised services for which financial assistance has been sought from the Central Government. Instances have also come to the notice of the Planning Commission, where the State Governments have spent from their own

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

resources large funds on nationalisation programmes not included in the plan, thus diverting funds from other more urgent schemes which were provided for in the plan.

It is necessary to emphasise that in the present context of deficit financing a special responsibility devolves on the Central and the State Governments not to divert funds to schemes out side the plan, more particularly to schemes for which, with proper encouragement, considerable investment would be forthcoming from the private sector. It is obvious that the continuance of restrictive licensing policies in road transport undermines the confidence of private operators who are thus discouraged from expanding their business. Given a reasonable assurance of security of tenure, they would be prepared to make appreciable investments. There is much less justification for following these restrictive policies in the field of goods services where most State Governments cannot envisage nationalisation in the near future owing to the need for funds in other fields."

इसका मतलब यह है कि स्टेट गवर्नमेंट ने बहुत सी स्कीम सेंट्रल प्लानिंग कमीशन के पास रुपया मांगने के लिये भेजी हैं। उनके सामने ऐसी बातें आयी हैं जिनमें स्टेट के जो रिसोरसेस थे और जो रुपया किसी डिपार्टमेंट से लिया जा सकता था उसको लेकर रोड ट्रांसपोर्ट में लगा दिया जिसको कि वह प्लानिंग की और स्कीमों में लगाया जा सकता था। यह स्टेट गवर्नमेंट और सेंट्रल गवर्नमेंट की जिम्मेदारी है कि वह ऐसे रुपये को जो प्लानिंग स्कीम में लगाया जा सकता है उसको दूसरी स्कीम में न लगाया जाना जरूरी है क्योंकि उनके लिये प्राइवेट सेक्टर से रुपया आ सकता है। प्राइवेट लोगों को मौका दिये जाने पर वे लोग तरक्की कर सकते हैं और काफी रुपया इस काम के लिये मिल सकता है। इस रोड ट्रांसपोर्ट की सारी पालिसी पर बहुत विचार करने के बाद सरकार इस नतीजे पर पहुंची है। गुड्स कैरियर के बारे में उन्होंने तय किया है कि सन् १९६१ तक सरकार का उनको लेने का कोई विचार नहीं है। तीन साल से कम तक के लिये परमिट नहीं देना चाहिये और खास तौर से यह कोशिश की जाय कि अगर किसी इलाके के अन्दर कोई इस प्रकार का आर्गेनाइजेशन बन जाय कि जो इस काम में कुछ फैसिलिटी पैदा करे तो उसके लिये प्राइवेट आपरेटर्स से मदद मिल सकती है, उसके लिये प्लानिंग कमीशन ने यह कहा था कि उनको परमिट ५ साल के लिये दिया जाय। आगे प्लानिंग कमीशन कहता है कि

"State Governments desiring to nationalise road passenger services should prepare phased programmes for consideration by the Planning Commission for inclusion in the Plan., defining clearly the areas of proposed nationalisstion up till 1960-61"

जहां तक स्टेट केरेजेज का सवाल है उसके बारे में प्लानिंग कमीशन कहता है कि एक नियत प्रोग्राम होना चाहिये कि सन् ६१ तक कौन कौन रूट्स लेने का सरकार का विचार है और ऐसा प्रोग्राम उन्हें प्लानिंग कमीशन के पास भेज देना चाहिये और जिस वक्त जिस रूट का टर्न आये तब वह लिया जाय।

श्री अध्यक्ष--आपका संशोधन तो सेलेक्ट कमेटी में भेजे जाने के लिये है, उसके लिये इतने डिटेल में जाने की जरूरत नहीं है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--अध्यक्ष महोदय, वे मानने वाले नहीं हैं अभी वे इसको जल्दी पास कराने की बात कहेंगे। इसलिये मैं सोचता हूं कि वह बात भी कह दूं। अध्यक्ष महोदय, जो आखिरी चीज प्लानिंग कमीशन ने लिखी है वह यह है

"Where Government participation is contemplated, the setting up of a tripartite organization in which State Governments, Railways and Private Operators will participate, should be favoured."

इस प्लानिंग कमीशन की रिपोर्ट का जो तत्व है वह यह है कि गवर्नमेंट को इस प्रकार से मिल कर काम करना चाहिये। खैर, इस पर माननीय मंत्री जी क्या करेंगे यह नहीं कहा जा सकता। माननीय मंत्री जी अभी-अभी आये हैं। कुछ उनको यहां समझाये देता हूं और कुछ उनके कमरे में जाकर समझाऊंगा। हम तो बड़े आशावादी हैं। हमें खुशी है कि ट्रांसपोर्ट का विभाग भी अपने अपने हाथ में ले लिया है। हमें इस बात की चिन्ता नहीं है, प्राइवेट सेक्टर्स ले लिये जायेंगे, लेकिन इस बात की तसल्ली है कि इस विभाग के मंत्री एक सख्त व्यक्ति आ गये हैं इसलिये इस विभाग के अन्दर जो खराबियां थीं, वह दूर हो जायेंगी। जो उसमें खराबियां थीं उनको माननीय मंत्री जी ही दूर कर सकते हैं। हो सकता है सरकारी पक्ष वाले लोग नाराज हों। लेकिन ट्रांसपोर्ट को इम्प्रूव तो करना ही है। अगर इस मामले में इधर और उधर के लोग मिल कर काम करें तो ट्रांसपोर्ट विभाग की प्रतिष्ठा भी बढ़ेगी। हमारे पास पैसा होगा तो चलायेंगे, नहीं होगा तो नहीं चलायेंगे। लेकिन जहां तक ट्रांसपोर्ट विभाग का ताल्लुक है वह तो ठीक रास्ते पर आ जायगा। इसलिये मेरा ख्याल है कि अगर सरकार प्राइवेट आपरेटर्स के सहयोग से चलाये तो ज्यादा अच्छा होगा, लेकिन उनका सहयोग कोई मांगे भी तो। पहले ही वे शक कर लेते हैं कि यह प्राइवेट सेक्टर वाले रोडवेज को उखाड़ना चाहते हैं। मैं उनको यह आश्वासन दिला देना चाहता हूं कि वे कभी भी ऐसा नहीं चाहते। वे केवल यह चाहते हैं कि उनको भी रहने दिया जाय। आशा है कि इस मामले पर माननीय मंत्री जी अवश्य विचार करेंगे।

अध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि आज ट्रांसपोर्ट पर बोलने के लिये कुछ सदस्य तैयार हैं, शाम तक भीड़ तो रहेगी। इतना महत्वपूर्ण विषय है उस पर भी माननीय सदस्य दिलचस्पी नहीं लेते हैं। वे समझाने की कोशिश तो करें। हो सकता है मैं ही गलती पर होऊं, अगर वे ट्रांसपोर्ट में दिलचस्पी लेते हैं तो मेरी बात सुनें और मुझे समझाने की कोशिश करें। हमारा तो फर्ज है कि ट्रांसपोर्ट के बारे में जो बातें हम समझते हैं उन को उनके सामने रक्खें। हम उनको विश्वास दिलाते हैं कि ट्रांसपोर्ट के इम्प्रूवमेंट में हम भी उनके साथ पूरी-पूरी तरह से सहयोग देना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय, अब मैं थोड़ा इस बिल की ओर आता हूं। अभी तो बिल शुरू ही हुआ है। जनरल पालिसी पर ही बातें हो रही हैं। दूसरी छोटी बातों पर तो क्लाज वाइज डिसकशन होगा तब विचार कर सकते हैं। इस बिल का सबसे महत्वपूर्ण क्लाज तीन नम्बर का है। सेक्शन ३ में यह लिखा है:---

३---(१) यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सूक्ष्म पथ-परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि किसी ऐसे मार्ग पर या उसके किसी भाग में, जो निर्दिष्ट किया जाय साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग में (in conjuction with railways) राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होंगी।

अब इसमें दो चीजें सबसे बड़ी इम्पार्टेंट हैं "सार्वजनिक हित" तथा "सामान्य कल्याण" के लिये कोई चीज हो। अब सार्वजनिक हित किसमें होगा अध्यक्ष महोदय, इसकी जांच के लिये बहुत से तरीके हैं। जनता का किस चीज में फायदा है इसका फैसला तो जनता ही करती है। यह हमारे कह देने से तो नहीं हो सकता कि हम उसका ज्यादा फायदा कर रहे हैं। अध्यक्ष महोदय, अगर जनता के फायदे का प्रश्न सरकार के सामने है तो सबसे अच्छा फायदा जनता का तो तभी हो सकता है कि जिन रूट्स पर सरकार की गाड़ियां चल रही हैं उन्हीं रूट्स पर प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियां भी चलने दी जायं। किराया एक रहे, किराया न कोई कम कर सके, न कोई ज्यादा

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

कर सके और फिर देखा जाय कि किसकी गाड़ी में चढ़ना जनता पसन्द करती है। यह भी हो सकता है कि अगर एक लाइन पर २० गाड़ियां चलती हों तो १० गाड़ियां तो सरकार की चलें और १० प्राइवेट आपरेटर्स की चलें, बारी बारी से चलें, कुछ सुबह चलें, कुछ शाम को चलें। अब अध्यक्ष महोदय, जिसकी सर्विस अच्छी होगी उसी की गाड़ी में चढ़ना लोग पसन्द करेंगे। आराम तो सभी चाहते हैं। फिर सरकार इस तरह की हिम्मत क्यों नहीं करती है? जनता में तो इस तरह का प्रचार होना चाहिये कि यह जनता की गाड़ी है, यह सरकार की गाड़ी है और इन सब बातों के बावजूद भी उन गाड़ियों में लोग चढ़ना पसन्द न करें तो इससे तो यह साबित नहीं हो सकता कि यह सार्वजनिक हित और जनता के सामान्य कल्याण के लिये किया जा रहा है। आखिर क्यों सरकार की गाड़ी में लोग नहीं चढ़ते? अगर सरकार सचमुच में चाहती है कि जनता का हित हो तो जनता का हित तो इसी में होगा कि प्राइवेट आपरेटर्स यात्रियों के लिये काफी इन्तजाम करेंगे, तो सरकार की तरफ से लोगों को दूध दिया जायगा, कहीं पर लोगों को पानी पिलाया जायगा तो कहीं पर सोडा लेमलेड पिलाया जायगा। तो इस तरह से तो हमारी जनता की खातिर ही होगी और लोगों को हर तरह से आराम पहुंचाने की कोशिश की जायगी।

(इस समय १ बजकर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बजकर २० मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री हरगोविन्द पंत की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री मदनमोहन उपाध्याय:—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सेक्शन ३ पर बहस कर रहा था और बताने की कोशिश कर रहा था कि सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये सरकार अगर चाहे तो अपने रूट्स पर गाड़ियां चला सकती है। सरकार की गाड़ी चलाने में २ नियत होती हैं, एक तो यह कि जनता को सहूलियत हो और दूसरे यह कि इस प्रदेश की कुछ आमदनी बढ़े, सस्ता हो, सुगम हो और सुविधाजनक हो। मैं बताना चाहता हूं और साबित करना चाहता हूं कि कितना अन्तर हो गया है। जब हमारे सूबे में सरकार ने रोडवेज का काम शुरू किया उस समय जो प्राइवेट आपरेटर्स काम करते थे, गाड़ियों पर जो किराया लिया जाता था वह ६ पाई पर पैसेंजर पर माइल था। जब रोडवेज आई तो उसने किराया बढ़ाकर पहले तो साढ़े ७ पाई पर पैसेंजर पर माइल किया और उसके बाद ८ पाई किया और जब वह ८ पाई पर पहुंच गये, तो जनता की ओर से आवाज उठाई गई कि किराया बहुत बढ़ गया है तो फिर उन्होंने ८ पाई से घटाकर फिर साढ़े ७ पाई कर दिया, लेकिन अभी तक रोडवेज वही किराया चार्ज करते चले आये हैं और उसको साढ़े ७ पाई से कम नहीं कर पाये हैं। तो जहां तक सस्ते का सवाल है जनता को सरकारी गाड़ियों पर और ज्यादा किराया देना पड़ता है। सरकार यह भी कहती है कि रोडवेज को चलाकर हमने हजारों आदमियों को रोजगार दिया है और उनका कहना है कि जहां पर प्राइवेट आपरेटर्स ४ आदमियों को रोजगार देते हैं एक गाड़ी पीछे, वहां पर रोडवेज की गाड़ी चलाने के लिये एक गाड़ी पर ७ आदमी काम पर लगाये जाते हैं। इससे वह साबित करने की कोशिश करते हैं कि रोडवेज के आने से हमने बेरोजगारी को दूर किया है और प्राइवेट सेक्टर ऐसा नहीं करता। इसके विषय में मैं निवेदन करूंगा और जैसे कि मैंने पहले भी समझाने की कोशिश की थी कि जहां पर सरकार की एक गाड़ी लगती है वहां पर प्राइवेट वालों की चार गाड़ियां लगती थीं, तो सरकार के ही आंकड़ों के हिसाब से ही अगर प्राइवेट गाड़ियां होतीं तो १६ आदमी लगते और सरकार के तो ७ ही लगते हैं। इसलिये बेरोजगारी को दूर करने का जो दावा है वह उनका बिलकुल गलत है।

उपाध्यक्ष महोदय, प्राइवेट सेक्टर में जो कंडक्टर चलते हैं वह तो सामान जो पैसेंजर्स का होता है उसको ऊपर रख देते हैं? और प्राइवेट आपरेटर्स जहां काम चला रहे हैं वहां पर हमने कहीं भी सरकारी रेलवे के कुलियों की तरह अलग से कुली नहीं देखे लेकिन अब रोडवेज की जहां गाड़ियां चलती हैं वहां पर कंडक्टर्स मुसाफिरों का सामान नहीं रखते बल्कि वहां अपने कुली मुकर्रर कर रखे हैं और उनके जरिये से मुसाफिर अपना सामान रखाते हैं।

हमें तो कुली को वहां देना भी पड़ा जो कि प्राइवेट सेक्टर्स में नहीं होता इसलिये मैं यह कह रहा हूं कि मैं तो जनता के सुविधा की बात कह रहा हूं । उपाध्यक्ष महोदय, जब हम बहुत सी जगहों पर रोडवेज स्टेशन पर जाते हैं तो हमें बड़ी भारी लाइन क्यू की मिलती है, टिकट मिलने में दिक्कतें होती हैं । मैं नहीं कहता सरकार का प्रबन्ध गलत है, या सरकार की इच्छा नहीं होती कि लोगों को टिकट दिया जाय या सरकार की यह इच्छा है कि कम से कम गाड़ियां चलें, लेकिन वहां रोटेशन से गाड़ियां लगती हैं, जब गाड़ियां लौट कर आ जाती हैं तब दूसरी गाड़ियां भेजी जाती हैं, गाड़ियां कम होने की वजह से हर रोडवेज स्टेशन पर क्यू मिलेगी और उस पर बड़ी देर तक खड़ा रहना पड़ेगा । और जब वहां क्यू में खड़े रहते हैं तो सामान देखने वाला भी वहां पर कोई नहीं होता । यह सहूलियत भी उनको नहीं होती । अगर गाड़ियां ज्यादा होतीं तो हर आध आध घंटे बाद गाड़ियां छूटतीं और ट्रेवेलिंग पब्लिक को यह तकलीफ न उठानी पड़ती । मैं नहीं कहता कि सरकार चाहती है कि रोडवेज स्टेशन पर लोगों को तकलीफ पहुंचे या लोगों को टिकट न मिले, लेकिन वह इसलिये नहीं हो पा रहा है कि गाड़ियां कम हैं । मिसाल के लिये देहली मेरठ लाइन को ही ले लीजिये । उस पर जहां ९१ गाड़ियां चला करती थीं वहां पर अब १८ गाड़ियां चलती हैं और अब सुना है कि २५ हो गई हैं, लेकिन जब एक गाड़ी दिल्ली से आ जाती है तब दूसरी छूटती है । प्राइवेट सेक्टर में आध आध घंटे के बाद छूटती थीं । तो इन गाड़ियों के कम रखने की वजह से कोई इसमें ज्यादा सहूलियत नहीं है । दूसरी बात यह भी है कि सरकारी गाड़ियों पर क्यों लोग चढ़ना नहीं चाहते हैं, बावजूद यह जानते हुये भी कि राष्ट्रीयकरण का नाम लिया जाता है कि ये गाड़ियां सरकार की हैं, जनता की हैं इसको जानते हुये भी जनता क्यों उनमें जाना नहीं पसन्द करती ? इसकी वजह यही ऊपर जैसा मैंने कहा है सहूलियतें कम हैं । उपाध्यक्ष महोदय, मेले होते हैं लेकिन आज किसी भी मेले को सरकारी रोडवेज कंट्रोल नहीं कर पाई । इसके पास सारी फैसिलिटीज होते हुये भी नहीं कर सकी । अभी इलाहाबाद के कुम्भ मेले की बात है । पहले सरकार ने फैसला किया कि सरकारी गाड़ियां कुम्भ मेले का इन्तजाम करेंगी, लेकिन वहां इतनी भीड़ हो गई जिसका इन्तजाम रोडवेज से न हो सका और उसके बाद प्राइवेट सेक्टर वालों को बुलाया गया और उन्होंने काफी मदद की और वहां जो पैसेंजर्स थे उनको सहूलियत के साथ उन लोगों ने दूसरी जगह पहुंचाया । तो इस बात को देखते हुये प्राइवेट सेक्टर्स ने काफी मदद की और अगर सरकार अपनी सारी गाड़ियां भी वहां ला देती तो भी इन्तजाम नहीं हो सकता था ।

मैं उपाध्यक्ष महोदय, इस बात का विश्वास अपने मंत्री जी को दिला देना चाहता हूं कि अगर सरकार यह चाहे कि सारे उत्तर प्रदेश में जितने प्राइवेट सेक्टर्स वाले हैं उन सब की गाड़ियां ले लें और उनकी गाड़ियों की जो कीमत है वह दे दें, और सारे प्रांत के अन्दर गाड़ियां चला दें और सारे प्रांत में सहूलियतें दे दें तो मैं समझता हूं कि प्रांत की जनता को और प्राइवेट सेक्टर वालों को भी एतराज नहीं होगा । लेकिन क्या वजह है कि कुछ लोग तो इससे फायदा उठावें और दूसरे इलाके के लोग इससे फायदा न उठावें । हमारे पास मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट है और वह इतना अच्छा बना हुआ है और उसके जरिये से हम सारी सहूलियतें दे सकते हैं और उसके जरिये से हम प्राइवेट आपरेटरों को मजबूर कर सकते हैं कि वह ज्यादा से ज्यादा फैसिलिटीज जो ट्रेवेलिंग पब्लिक है उसको दें । मैं जानना चाहता हूं कि क्यों ओवरलोडिंग की इजाजत दी गई । क्या हमने कभी इन्फोर्समेंट स्क्वाड के लिये कहा कि न रखो या कभी उसके रुपये में कमी की या उसके रखने पर कोई एतराज किया। क्या मोटर वेहिकिल्स में यह नहीं रखा गया है कि गाड़ियों की इतनी साइज होनी चाहिये, हर पैसेंजर के बैठने के लिये इतना स्थान होना चाहिये, गाड़ियों में कोचेज होने चाहिये, गाड़ियों में हर तरह का इन्तजाम होना चाहिये क्या यह मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में नहीं है ? लेकिन नहीं सरकार के ट्रांसपोर्ट विभाग का जहां तक ताल्लुक है उसमें कमी है।सरकार के ट्रांसपोर्ट विभाग का जहां तक ताल्लुक है उसके कंट्रोल में कमी है । यह एतराज किया जाता है कि कच्ची सड़कों पर प्राइवेट आपरेटर्स ओवरलोडिंग करके ले जाते हैं,

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

ज्यादा आदमी ले जाते हैं, तो फिर सरकार ही क्यों नहीं उन जगहों पर अपनी गाड़ियां चलाती ? जहां सरकार को खतरा है कि प्राइवेट आपरेटर्स ज्यादा से ज्यादा सवारियां बैठला कर ले जाते हैं तो वहां सरकार खुद अपनी गाड़ियां चलावे ताकि जनता को सहूलियत हो जाय। लेकिन सरकार तो वहां पर अपनी गाड़ियां चलाती है जहां पर इनफोर्समेंट स्कवाड की कोई जरूरत नहीं होती। आपके ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट का कंट्रोल ठीक नहीं है नहीं तो आप हर आपरेटर को मजबूर कर दें कि वह जनता को पूरी-पूरी सहूलियत दे। मैं जानता हूं कि माननीय मंत्री जी की इच्छा है कि इतने बड़े प्रांत की साढ़े ६ करोड़ जनता को पूरी सहूलियतें हों। सड़कें बना रहे हैं। बहुत सी पुरानी सड़कें भी हैं। प्राइवेट आपरेटर्स के लिये किसी चीज की कमी नहीं है। सरकार की भी यही इच्छा है कि उन्हें बेरोजगार न किया जाय। अगर सरकार एक रूट पर अपनी बसेज चलायेगी तो प्राइवेट आपरेटर्स को दूसरे रूट्स पर ले जाया जा सकता है। सरकार की यह इच्छा भी है कि उन्हें डिसप्लैस न किया जाय और जहां जरूरत पड़ेगी वहां उन्हें कम्पेनसेशन देने की सरकार सोच रही है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि आप यूनियन्स बनायें। आपके प्लानिंग कमीशन ने भी यह सिफारिश की है कि आपकी यूनियन्स होनी चाहिये। उससे बहुत से फायदे हैं। प्राइवेट आपरेटर्स की जहां यूनियन्स हैं वहां एक तो ओवरलोडिंग नहीं हो सकती। पश्चिमी जिलों में तो यूनियन वाले अपने चेकर्स रखते हैं और कोई यूनियन वाला अपनी गाड़ी पर ओवरलोडिंग करता है तो यूनियन वाले उसे सजा दे देते हैं। तो नतीजा यह हुआ है कि वे ओवर-लोडिंग नहीं करते। सरकार को इसमें मदद करना चाहिये। यह सरकार की सहूलियत के लिए भी है कि अगर आप एनफोर्समेंट करना चाहते हैं, आप चाहते हैं कि ओवरलोडिंग न हो तो पहली चीज यह है कि आप यूनियन्स बनाने में मदद करें। इसका नमूना मैं आपके सामने पेश करता हूं कि हमारे कुमायूं में कुमायूं मोटर ओनर्स यूनियन है, गढ़वाल में गढ़वाल मोटर ओनर्स यूनियन है और एमलगमेशन यूनियन है। यूनियन्स मालिक नहीं होती हैं गाड़ियों की, गाड़ी का मालिक एक इंडीविजुअल होता है और ये जितने इंडिविजुअल परमिट होल्डर्स हैं उनकी गाड़ी का इन्तजाम एक यूनियन के मातहत है और वे यूनियन्स जहां चाहें वहां उन गाड़ियों को भेज सकती हैं। यह हक उनको सरकार की ओर से मिला हुआ है कि उस इलाके में जितने रूट्स हैं उन सब में वे गाड़ियां जा सकती हैं। इससे उनको मैनेजमेंट में सहूलियत हो जाती है। उसमें एकनामी होती है, एफिशियेंसी होती है और सबसे बड़ा फायदा यह है कि जहां पर प्राइवेट सेक्टर्स की गाड़ियां चल रही हैं बिना यूनियन के और जहां पर यूनियन्स की गाड़ियां चल रही हैं वहां पर दोनों पर कितने चालान हुये हैं उनको आप देखें। एनफोर्समेंट स्क्वाड से तो करप्शन बढ़ता है, हमारा उस पर कोई कंट्रोल नहीं है। सरकार को इसलिये इन यूनियन्स को मदद करनी चाहिये सरकार शायद यह सोचती हो कि कहीं ये यूनियन्स संगठित होकर रोडवेज के खिलाफ आवाज न उठायें और रोडवेज को उखाड़ने की बात न करें तो यह सर-कार का भ्रम है। मैं ऐसी यूनियन्स का साथ देने के लिये तैयार नहीं हूं। मैं तो चाहता हूं कि हमारे प्रदेश में रोडवेज चलती रहें। हम उन्हें एफिशियेंटली चलाने में मदद करना चाहते हैं। एक तरफ तो यूनियन्स की गाड़ियां जनता को मदद देकर अच्छी इनकम कर रही हैं लेकिन सरकारी गाड़ियां जिनको इतनी सहूलियतें हैं उनकी इतनी आमदनी क्यों कम है, यह सरकार बतलाने की कोशिश करेगी। और मैं सरकार को और माननीय मंत्री जी को यह विश्वास दिलाता हूं, आप उनका सहयोग तो हासिल कीजिये।

ट्रांसपोर्ट, उपाध्यक्ष महोदय, हमारे प्रदेश के अन्दर इग्नोर किया गया, ट्रांसपोर्ट की देखरेख नहीं हुई है। ट्रांसपोर्ट में अगर एक दफा चेक हो जाय, अगर उसमें जैसा कि मैंने कहा कि अगर ट्रांसपोर्ट वाले सहयोग करें, यूनियन्स बना दें तो यह उन्हीं के इंटरेस्ट में है। हमारे प्रदेश में जैसा कि प्लैनिंग कमीशन ने कहा है अगर यूनियन्स बन जायं तो ट्रांसपोर्ट एफीशियेंट हो जायगा, एकोनामिकल हो जायगा और हमारे ट्रांसपोर्ट के प्राइवेट सेक्टर्स के लोगों को जो यह खतरा हो रहा है कि वे डिस्प्लेस कर दिये जायेंगे, यह खत्म हो जायगा। वह डिस्प्लेस होने वाले नहीं

हैं। कुमायूं में अगर रोडवेज की दस गाड़ियां लग जाती हैं तो यह हो सकता है कि उनकी इनकम घट जाय, वह सौ रुपया न कमा सकें, उसकी जगह उनको केवल ८० रुपया ही मिल सके यह हो सकता है, लेकिन यह कोई बड़ी कुरबानी नहीं है। अगर हम उनको एफीशियेंट बनाने के लिये उनकी इनकम को २० या २५ परसेंट कम करें तो उसके लिये उन्हें तैयार हो जाना चाहिये, उनका रोजगार तो रह जायगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी को मैं समझा सकूंगा और अगर वह मान जायेंगे तो यह डिस्टरबेंस जो हो रहा है हमारे यहां रूट्स लेने से, उससे कोई खतरा नहीं रहेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, जब हम दफा ३ की तरफ देखते हैं तो यह तो ठीक है कि जनता की भलाई के लिये, कल्याण के लिये और सार्वजनिक हित के लिये सरकार को यह अधिकार जरूर है कि वह किसी रूट पर अपनी गाड़ियां चला सकें। लेकिन पहले इसके कि रूट नोटीफाई किया जाय गजट में, अपना इंटेंशन जाहिर किया जाय, सरकार के लिये यह आवश्यक होगा कि वह इस बात को साबित करे कि वह सार्वजनिक कल्याण के लिये किया जा रहा है, सार्वजनिक हित के लिये किया जा रहा है। उपाध्यक्ष महोदय, जहां एक दफा गजट में नोटीफिकेशन हो जाता है तो उससे पीछे हटना सरकार के लिये मुश्किल हो जाता है। हर एक सरकार के लिये एक कदम उठाने के बाद उससे पीछे हटना दिक्कत तलब हो जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि पहले इसके कि आप सेक्शन ३ लागू करें क्या कोई ऐसा तरीका नहीं हो सकता कि जो उससे एफेक्टेड हैं उनकी आप राय ले लें। जिस एरिया के अन्दर आप अपनी गाड़ियां चलाना चहते हैं, वहां के लिये क्या यह जरूरी नहीं है कि आप वहां के मोटर ओनर्स की राय भी ले लें ? हो सकता है कि वह विरोध करें, लेकिन अगर वह एक आर्गेनाइज्ड यूनियन होगी और अपने प्रदेश की और एरिया की भलाई सोच सकती है और वह अगर समझ ले कि यह समस्या है और उनसे अगर पूछ लिया जाय नोटिफिकेशन करने के पहले ही तो क्या कोई खराबी हो जायगी ?

श्री चरण सिंह—किसी एक मामले में भी क्या यह संभव है कि वह यूनियन राजी हो जायगी, नेशनलाइजेशन करने के लिये ?

श्री मदनमोहन उपाध्याय—राजी हो जायगी। मुझे, उपाध्यक्ष महोदय, इस बात का पूरा विश्वास है कि अगर आपका इरादा साफ हो, अगर इनका इंटेंशन साफ हो तो वे किसी एक रीजन में चलकर अपनी रोडवेज का काम शुरू कर दें और यह कहें कि हमें इतनी गाड़ियां लगानी हैं और मैं विश्वास दिलाता हूं कि वे इन गाड़ियों को वहां लगाने देंगे।

श्री चरण सिंह—आपसे भी कंसल्ट कर लूंगा।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—मैं इसीलिये कह रहा हूं। आप उनको विश्वास तो कराइये। मैं उपाध्यक्ष महोदय, सारे उत्तर प्रदेश आपरेटर्स यूनियन का चेयरमैन भी हूं, मैं अपना इंफ्लूयेंस इस्तेमाल कर सकता हूं और माननीय मंत्री जी को विश्वास दिला सकता हूं कि मैं उनकी इच्छा के मुताबिक देश की भलाई के लिये, अपने प्रदेश की आर्थिक उन्नति के लिये प्राइवेट आपरेटर्स को इस बात के लिये राजी कर सकूंगा। लेकिन अगर आप अपनी इच्छा से फैसला कर लें, तो मजबूरी है। मैं यह चाहता था कि आप उनसे पूछ लें। मान लीजिये कि वह विरोध करते हैं तो आपको पूरा हक है कि आप नोटीफाई करिये और जो आगे का रास्ता है, जो सिस्टम है उसके अनुसार काम करिये। लेकिन जनता का विश्वास हासिल करने की कोशिश तो करिये। तो मैं यह चाहता हूं कि इसके पहले कि नोटीफाई किया जाय माननीय मंत्री जी अगर कोई ऐसा प्रावीजन कर लें कि अगर उस रीजन में कोई यूनिट है तो उसकी राय भी ले लें और वह कह दें कि हां, हम आपको दे देंगे। मैं समझता हूं कि उपाध्यक्ष महोदय, अब वह दिन आ गया है कि प्राइवेट सेक्टर वाले जान गये हैं कि अगर हम सरकार की बात नहीं मानेंगे, तो कहीं के शायद हम न रहें और इस नीयत से यह राजीनामा करने के लिये तैयार हो जायंगे और अगर दोनों मिल कर चलेंगे, तो कल्याण दोनों का होगा। तो मेरी प्रार्थना है

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

कि इसके पहले कि नोटीफाई किया जाय उस रीजन की जो यूनियन या यूनिट हो उसकी राय ले लें।

अब सेक्शन ४ की तरफ उपाध्यक्ष महोदय, मैं आता हूं। एक दफा जब सरकार यह इरादा कर ले कि हमें अपनी गाड़ियां चलानी हैं तो सेक्शन ४ में लिखा हुआ है कि वह नोटीफाई करेगी, कि फलानी तारीख से इन लाइनों पर हमारी इतनी गाड़ियां चलेंगी। यहां पर उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं एक साथ आ जाऊंगा, एक चीज की मुझे शिकायत है, मंत्री जी से और आशा है कि दूर करेंगे कि वह फिर प्राइवेट सेक्टर का कोआपरेशन हासिल नहीं करना चाहते हैं। प्राइवेट सेक्टर इससे बिल्कुल एलिमिनेट कर दिया गया है। आप प्राइवेट सेक्टर को साथ न लीजिये, लेकिन इस बिल से एलिमिनेट न कर दिजिये। प्लानिंग कमीशन ने भी कहा है ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन होनी चाहिये। अब गजट में नोटीफिकेशन क्या करेगी सरकार कि':

"the road transport services which will be provided by the State Government exclusively or by theState Government in conjunction with the railway"

श्री शिवनारायण—हिन्दी में पढ़ दें।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—मुझे माफ करें शिवनारायण जी। हिन्दी में है कि "वे पथ परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकार करेगी अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे के सहयोग से करेगी।" तो मैं यहां पर यह चाहता हूं कि मंत्री जी इस पर ख्याल करें और जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं उनको भी ले लिया जाय। लेकिन आप उनको इस बिल से ऐक्सक्लूड क्यों करते हैं? अगर वह आपके साथ आना चाहें तो क्यों नहीं मौका देते कि वह आपके साथ शामिल हों? स्टेट के अन्दर कोआपरेशन बने, चाहे अलग-अलग यूनिट बांट दीजिये लेकिन अगर कारपोरेशन में रोड कमरशियल कंसर्न हों तो अच्छा होगा और अगर आप प्राइवेट आपरेटर्स को साथ लेंगे तो मैं समझता हूं कि आपको ज्यादा आसानी होगी। उनके तजुरबे से आप फायदा उठायेंगे। आज क्या है, ट्रांसपोर्ट कमिश्नर एक आफिसर हैं, बिजनेस के बारे में कुछ नहीं जानते हैं, डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर हैं वह बदलते रहते हैं। यह तो ऐडमिनिस्ट्रेटिव मैटर्स के अन्दर आपकी मदद कर सकते हैं लेकिन अगर उनसे यह उम्मीद की जाय कि वह बिजनेस के मामले में कुछ मदद कर सकेंगे और कमरशियल लाइंस पर आर्गेनाइजेशन को रन कर सकेंगे तो यह ठीक न होगा तो मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वह इसको करें, यानी प्राइवेट सेक्टर को भी अपने साथ शामिल करें।

अब क्वेश्चन यहां पर और आ जाता है। उपाध्यक्ष महोदय, वे कहते हैं कि आज अगर उन रूट्स पर, जिनको वे लेना चाहते हैं वहां पर अगर प्राइवेट सेक्टर्स की गाड़ियां चलती हों तो उनको वहां से दूसरे परमिट्स दे सकते हैं, मौडिफिकेशन कर सकते हैं या उनको उस रूट पर न रख करके किसी और रूट पर जाने के लिये बाध्य कर सकते हैं। मुझे यह कहना है कि सरकार इस बात की क्यों कोशिश करती है कि वह पक्के पर ही चलायेगी। सरकार इस बात की कोशिश क्या नहीं करती है कि कच्चे पर भी चलाये। मिसालन ईस्ट के लिये मेन रोड चलती है और मेन रोड के बाद सड़कें अलग-अलग हो जाती हैं। अगर उस सब एरिया के अन्दर सरकार की गाड़ियां चलेंगी तो जो सरकार की यूनिट होगी उसकी इन्कम में फायदा होगा, किसी कंपटीशन का डर नहीं होगा क्योंकि जब प्राइवेट सेक्टर वाले अपनी गाड़ियां ले जा सकते हैं, तो क्या बात है सरकार जब अपनी गाड़ियां चलाने की बात करती है, तो सिर्फ पक्का हिस्सा ही लेती है और उस इलाके का कच्चा हिस्सा नहीं लेती है। तो मैं यह कहूंगा कि पहले सरकार इस बात की कोशिश करे कि जिधर भी वह रूट ले उसको लेने के बाद चाहे उस इलाके में कच्ची पड़ती हो चाहे पक्की पड़ती हो उन सब रूट्स को वह लेने की कोशिश करे।

अब वह आगे कहते हैं मार्ग पर चलने वाले परिवहन वाहनों की संख्या में कमी। यह एक इरादा जो सरकार का है, यह गलत इरादा है। मैंने कहा था कि गाड़ियां कम कर देने से

सरकार को फायदा नहीं होता। हमारे टैक्स में कमी हो जाती है। अगर २० गाड़ियाँ चलती थीं और आप कहते हैं कि हमको कम कर देने का भी अधिकार है तो कम करने से यह नुकसान होता है कि एक हजार रुपया जो टैक्स की गाड़ी मिलता था उसमें कमी हो जाती है, तो मैं समझता हूं कि उसको भी रखने की जरूरत नहीं है। अब उपाध्यक्ष महोदय, कहते हैं सरकार परमिट्स को कैंसिल करेगी उस रूट पर। परमिट को कैंसिल करने का क्या रास्ता होगा? इसमें कहते हैं कि जो सब से पुराने परमिट्स होंगे वह सबसे पहले कैंसिल किये जायेंगे (क) अवधि के आधार पर सबसे पुराने अनुज्ञापत्र दूसरों की अपेक्षा पहले निरस्त अथवा परिष्कृत किये जायेंगे। ठीक है मैं समझता हूं कि जो पुराने हैं उनको पहले निरस्त होना चाहिये। लेकिन आखीर में कहते हैं, (ख) जब एक ही व्यक्ति के पास एक ही मार्ग पर दो या दो से अधिक अनुज्ञापत्र हों तो यथासंभव कम से कम एक अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत नहीं किया जायगा। उपाध्यक्ष महोदय, ऐसी ठेठ हिन्दी लिखी हुई है कि समझ में कुछ कम आती है, इसलिये अंग्रेजी से सहायता ले लेता हूं। तो इरादा यह है कि अगर किसी के पास दो गाड़ियां हों तो कहा जाता है कि यथा संभव कोशिश की जायगी कि एक हो जाय। तो यथासंभव की क्या जरूरत हो गई। एक तो कम से कम उसकी रहने दें। दो अगर किसी को है तो उसकी रोटी चलने के लिये कम से कम एक तो उसकी रहनी ही चाहिये।

अब मैं सेक्शन ५ की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। सरकार यह कहती है कि जिस रूट पर हम अपनी गाड़ियां चलाना चाहेंगे वहां पर जिन प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियां पहले से चलती थीं उनको सरकार नोटिस देगी और यह कहेगी कि इन सड़कों पर अब हम अपनी गाड़ियां चलायेंगे। लेकिन इसमें वह लिखते हैं कि वह और किसी व्यक्ति को भी नोटिस दे सकते हैं। मैं यह नहीं समझ पाता हूं कि और किसी व्यक्ति से क्या तात्पर्य है। इसमें लिखा है कि तथा अन्य किसी व्यक्ति पर जिसको उसके मतानुसार विशेष नोटिस दिया जाना चाहिये नोटिस तामील करायेगा। तो अन्य किसी व्यक्ति को नोटिस देने की क्या आवश्यकता पड़ सकती है, वहां पर जो लोग एफेक्टेड होंगे वह तो वही परमिट होल्डर्स होंगे, फिर नोटिस किसको देंगे? यह बात भी मेरी समझमें नहीं आयी कि यथासंभव किसको नोटिस देने जा रहे हैं। उनकी गाड़ियां आप हटाने जा रहे हैं और उनको गाड़ियां किसी दूसरे रूट पर दे रहे हैं, फिर यह नोटिस देने की क्या आवश्यकता है? इस मुश्किल को दूर करने की माननीय मंत्री जी अवश्य कोशिश करेंगे। उन्होंने यह कहा कि अगर किसी आपरेटर को डिस्प्लेस करेंगे तो उसको हम दूसरी जगह कोई रूट दे देंगे, इससे आशा की झलक प्राइवेट आपरेटर्स में रहती है। इससे यह समझा जाता है कि सरकार की इच्छा यह है कि जिन रूट्स पर सरकारी गाड़ियां चलें उनसे जो लोग डिस्प्लेस हो जायं उनको कहीं न कहीं जगह दें दें और सरकार यह अधिकार भी इस बात का रखती है कि उनको उसी में, जो परमिट्स हैं, उनमें बदलाव कर सकती है। तो इससे कुछ आशा उनको होती है यह एक चीज ठीक है, हो गयी है।

अब आब्जेक्शन्स का मामला है। एक नयी चीज माननीय मंत्री जी ने इस बिल में रखी है जिसके लिये मैं उनको बधाई देना चाहता हूं कि बजाय एक इंडिविजुवल के उन्होंने एक बोर्ड रख दिया है। सेक्शन ७ के मुताबिक अगर किसी को कोई आब्जेक्शन होगा तो पहले नोटिफिकेशन गजट में किया जायगा और अगर किसी को कोई आब्जेक्शन होगा तो वह उसको ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के पास भेजेगा और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर अपने आब्जेक्शन को बोर्ड के सामने रखेंगे। जहां तक बोर्ड की बात है, यह चीज बहुत अच्छी है, लेकिन जो बोर्ड बना है उसकी तरफ अगर मैं आपका ध्यान आकर्षित करूं तो फिर वही बात नजर आयेगी कि ट्रांसपोर्ट वालों के चक्कर में फंस गये प्राइवेट आपरेटर्स। इस बोर्ड में कौन है? सब से पहले तो डिवीजन का कमिश्नर जो स्टेट गवर्नमेंट का होगा। आपको मालूम होगा कि कमिश्नर जो हमारे होते हैं वह रीजनल ट्रांसपोर्ट अथारिटीज के चेयरमैन होते हैं। तो जितने हमारे रीजंस हैं उनके जो कमिश्नर हैं वह तो चैयरमैन होंगे ही, उनमें से किसी को रखना चाहते हैं। फिर उसके बाद सेक्रेट्री साहब को रखना चाहते हैं और फिर जो कुछ कमी रह गयी थी वह इस प्रकार पूरी हो गयी कि तीसरे

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

मेम्बर ट्रांसपोर्ट कमिश्नर हो जायेंगे तो फिर पूरा पड़ गया, फिर कोई सुनने वाला नहीं रहा। यह जो बोर्ड है वह बेकार सा हो गया। जिस नीयत से आब्जेक्शन सुनने के लिये बोर्ड रखा गया था उससे तो हमें खुशी है, तीन आदमी रखे जायं, लेकिन तीन आदमी ऐसे हों जो कि प्राइवेट सेक्टर के पहले ही दुश्मन हों, यह कहां तक उचित है। उस बोर्ड में एक गवर्नमेंट के हेड, एक ट्रांसपोर्ट के हेड जो कि आर० टी० ए० (रीजनल ट्रांसपोर्ट अथारिटीज) के चेयरमैन की हैसियत भी रखते हैं और तीसरे ट्रांसपोर्ट कमिश्नर। तो फिर आब्जेक्शन किस बात का सुनेंगे। ? इसलिये मैं माननीय मंत्रीजी से कहूंगा कि वह उस पर जरा विचार करें। इस पर जुडीशियरी का भी कुछ कंट्रोल होना चाहिये। कमिश्नर के बजाय जुडीशियरी का कोई होना चाहिये साथ ही जिसे आप अफेक्ट करते हैं उनका भी एक मेम्बर उसमें अवश्य होना चाहिये। उनकी यूनियन्स हों और उनको आप इनकरेज तो करेंगे ही। जिस तरह से आप मरचेंट्स चेम्बर आफ कामर्स को मान्यता देते हैं, उनको पूछते हैं, अगर मैं यह कहूं कि एक तो जुडीशियरी का आफिशियल्स हों जिनका ट्रांसपोर्ट से ताल्लुक न हो, एक ट्रांसपोर्ट सेक्रेट्री हो जाय ट्रांसपोर्ट के मामलों को देखने के लिये और तीसरे मेम्बर जो लोग कि इससे अफेक्टेड हो रहे हैं उनका कोई रेप्रेजेंटेटिव हो, वह उस रीजन का न हो सारे प्रदेश की जो यूनियन हो, जो रजिस्टर्ड हो, जिसे आप समझें कि इसे मान्यता दी जा सकती है, अगर उसका रेप्रेजेंटेटिव रख दें और उनके प्वाइन्ट को भी वहां रेप्रेजेंट किया जा सके तो कि क्या माननीय मंत्री जी से मैं आशा न करूं कि वह इसमें यह तबदीली कर दें ? तब तो उनकी इच्छा पूरी हो जायगी, तब हम समझेंगे कि उनका इंटरेस्ट भी सरकार देख रही है। फिर भी सरकार के उसमें दो आदमी रहेंगे। तो मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उस पर थोड़ा सा ख्याल करेंगे। उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं सेक्शन ९ पर आ रहा हूं। मैं हिन्दी नहीं पढूंगा क्योंकि किसी की समझ में नहीं आयेगी जब कि मेरी समझ में नहीं आ रही है। (एक सदस्य—आप हिन्दी नहीं पढे हैं) उपाध्यक्ष महोदय, मैं हिन्दी बी० ए० तक पढ़ा हूं। लेकिन इसकी हिन्दी मैं नहीं समझ पाता हूं। वह इस प्रकार है कि —

"किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि राज्य सरकार अथवा रेलवे के सहयोग में राज्य सरकार द्वारा चालित और संचालित पथ-परिवहन सेवाओं की केवल संख्या में अथवा प्रयुक्त परिवहन वाहनों में अथवा उनके प्रकारों में अथवा बैठने के स्थान में वृद्धि अथवा कमी अथवा किसी विज्ञप्ति मार्ग का कम किया जाना इस धारा के प्रयोजनों के लिये योजना का परिष्कार अथवा परिवर्तन नहीं समझा जायगा।"

उपाध्यक्ष महोदय, फिर यहां पर मेरे कहने का मतलब यह है कि जहां पर "रेलवे" का नाम आया है वहां पर ऐंड अदर्स (and others) भी लिख दिया जाय। अब सेक्शन १० में जहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की बात है कि एक कारपोरेशन बनायें जिसमें जनता के लोग भी हों। वैसे रेलवे है हम उसको फेवर नहीं करते हैं क्योंकि वही डोमीनेट कर सकती है हमारी पालिसी को। अब इसके बाद मैं सेक्शन ११ पर आ रहा हूं।

इस सेक्शन में कम्पेंसेशन का क्लाज है। उपाध्यक्ष महोदय, सुप्रीम कोर्ट के फैसले के बाद सरकार ने यह निश्चय किया कि जिन प्राइवेट आपरेटर्स को डिसप्लेस करेंगे और जो उनको आल्टरनेटिव रूट दिया जाय उसके लिये वह राजी न हों और उसको स्वीकार न करें तो उन्हें हक होगा कि उनको कम्पेन्सेशन दिया जाय। उपाध्यक्ष महोदय, कम्पेन्सेशन तो दिया जायगा लकिन वह किस आधार पर दिया जायगा यह मैं समझ नहीं पाया हूं। जो हमारे पास शिड्यूल है उसमें यह लिखा हुआ है कि ७५ रुपये फी महीने के हिसाब से परमिट के अनएक्सपायर्ड पीरियड के हिसाब से जितना रुपया आता हो वह परमिट होल्डर को दे दिया जाय। मान लीजिये एक आदमी परमिट लेता है, अगर ६ महीने बाकी रह जायं तो ७५ रुपये माहवार के हिसाब से सरकार उसको कम्पेंसेशन दे देगी और उसकी जो गाड़ी है उसके लिये भी सरकार से कहा जाता है कि आप उसकी गाड़ी खरीद लीजिये तो सरकार कहती है कि वह गाड़ी खरीद सकती है और कब जब कि

ट्रांसपोर्ट कमिश्नर या उसका कोई प्रतिनिधि यह कह देगा कि गाड़ी ठीक है। यह भी उन्हीं के ऊपर छोड़ा गया है। जब तक वह गाड़ी चलती है उसकी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर द्वारा जांच होती है और वह चालू हालत में समझी जाती है। लेकिन जब सरकार उसको लेने की बात सोचती है तो उस समय सरकार के हाथ में है। उसका टैक्नीकल आफिसर यह कह सकता है कि गाड़ी फिट नहीं है, इसलिये नहीं ले सकते हैं। इसमें जो है कि "शैल" यानी जो टेस्टिंग अथारिटी है वह ट्रांसपोर्ट कमिश्नर का नामनी न हो बल्कि कोई ऐसा आदमी हो जो इंडिपेंडेंट हो क्योंकि सरकार के रीजनल इंसपैक्टर्स होते हैं जो देखते हैं कि गाड़ी चालू हालत में है या नहीं। फिर जब खरीद का सवाल आता है तो गाड़ी के खराब होने की क्या बात है? गाड़ी कैसे खराब हो जायगी? खाली कम्पेन्सेशन का क्लाज रख दिया है। मैं समझता हूं कि यह काफी नहीं होगा। इसलिये इस पर विचार करना चाहिये। मैं इस संबंध में एक सजेशन देना चाहता हूं कि प्राइवेट आपरेटर्स को जिनको डिस्प्लेस किया जाय २०० रुपये माहवार के हिसाब से कम से कम मिलना चाहिये, क्योंकि आप उसका रोजगार ले रहे हैं, जिसकी बदौलत वह अपने बीबी बच्चों का पालन पोषण करता था। गाड़ी और परमिट दोनों का सेपरेशन नहीं हो सकता है क्योंकि एक दूसरे दोनों से मिले हुये हैं। आपको अगर लेना है तो आप दोनों चीजें लीजिये, परमिट भी और गाड़ी भी ताकि उसके पास कुछ रुपया आ सके। आप परमिट के तो देंगे ७५ रुपये महीने के हिसाब से और गाड़ी अगर आपका आदमी कह देगा कि फिट है तो लेंगे, तो मैं समझता हूँ कि यह ठीक नहीं होगा। और फिर जैसा कि मैंने पहले कहा था कि अगर वहां पर रोडवेज नहीं आती तो तीन साल खत्म होने के बाद वह फिर ऐप्लाई करता तो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के मुताबिक वह परमिट उसी को दी जाती। तो तीन साल के बाद फिर तीन साल के लिये उसको परमिट मिल जाती। इसलिये कम से कम एक रिनीवल के लिये तो आप उसको दीजिये। उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली में एक कमेटी बैठी थी कम्पेन्सेशन के मामले पर डाक्टर अम्बेदकर उसके मेम्बर थे। उन्होंने यह कहा था .....

श्री चरण सिंह---जरा यह बात न भूल जायं कि कम्पेन्सेशन के हक में जितना ज्यादा कह रहे हैं उतनी ही भित्ति निकलती जाती है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---श्रीमन्, मैं उसको कम्पेन्सेशन का रूप नहीं देता हूं। माननीय मंत्री जी ने याद दिला दिया उसके लिये उनको बहुत-बहुत धन्यवाद है। मैं उसको कम्पेन्सेशन न कह कर रिहैबिलिटेशन ग्रांट कह रहा हूं। इन दि स्ट्रिक्टर सेन्स आफ दैट कम्पेन्सेशन जिसकी आप बात करते हैं उससे मेरा मतलब नहीं है मैं तो कहता हूं कि उसको खाने को दीजिये। पहले तो आशा यही है कि डिसप्लेस नहीं होगा। कोई आपरेटर कम्पेन्सेशन लेने के लिये तैयार नहीं होगा वह तो रोजगार चाहता है। माननीय मंत्री जी इस बात को मानेंगे कि रिहैबिलिटेशन तो उसका होना ही चाहिये और उसके लिये वह कोशिश करेंगे कि उसको दूसरा कोई रूट दे दिया जाय। यह तो तब होगा जब कोई रूट आपके पास नहीं रह जायगा जहां पर आप उसको डाल सकें। हम कम्पेनसेशन नहीं चाहते हैं, हम तो रिहैबिलिटेशन चाहते हैं।

माल उप-मंत्री (श्री चतुर्भुज शर्मा)---यह डबल वायस हो गयी आपकी।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---डबल वायस नहीं यह सफाई है। हमारे श्री जयप्रकाश जी ने जो श्री जवाहरलाल जी के पास अपने १४ प्वाइन्ट्स भेजे थे उसमें भी उन्होंने कहा था कि संविधान के आर्टिकिल ३१ को आपको बदलना चाहिये। और आज हमारे प्रधान मंत्री ने इस बात का फैसला किया है कि आर्टिकिल ३१ को चेंज करें। एक तरफ तो आप कोई फायदा नहीं दिखला पा रहे हैं, देश की कोई खास भलाई भी नहीं कर पा रहे हैं और दूसरी तरफ एक आदमी को बेरोजगार कर देंगे यह कैसे बरदाश्त हो सकता है। अगर इससे देश की कोई भलाई होती या सरकार का कोई लाभ होता तो हम यह कह सकते हैं कि उसके लिये इनको कम कर दिया जाय लेकिन ऐसी कोई बात नहीं है। उपाध्यक्ष महोदय, १३ वां क्लाज जो है उसके लिये मैं माननीय मंत्री जी से यही कहूंगा कि अगर रिहैबिलिटेशन ग्रांट भी आप उनको

[श्री चतुर्भुज शर्मा]

देना चाहेंगे तो कम से कम जो गाड़ी उनके पास रह जाती है उसको तो आप खरीद लीजिये। इसलिये इसमें जो "may" है उसको "shall" कर दीजिये।

जो १३ वां क्लाज है, बड़ी खुशी की बात है कि इसमें ये एडीशनल क्लाजेज हैं जिनसे हम आशा कर सकते हैं कि हमारी सरकार का ध्यान इस ओर भी गया है। वह कहते हैं कि जो ट्रांसपोर्ट की वर्कशाप्स वगैरह हैं उनमें जो बाहर के लोग भी काम करना चाहते हों उन्हें वह ट्रेनिंग देने की कोशिश करें। और जितने इसमें क्लाजेज हैं मैं समझता हूं कि वह ठीक ही हैं।

अब इसके बाद माननीय मंत्री जी का क्लाज १९(२) के (क) और (ख) की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं: मैं माननीय मंत्री से जरा यह पूछना चाहता हूं कि आज उन्होंने अपने सारे पुराने कारनामे जितने हैं सारे वैलिड करवा लिए हैं। माननीय मंत्री जी जरा इस मामले पर सुनने का कष्ट करेंगे क्योंकि इस मामले में जरा सफाई चाहूंगा। यह एक अहम सवाल है जिस पर क्लेरिफिकेशन की जरूरत है।

श्री चरण सिंह--मैं तो तारीफ कर रहा था अपने दोस्तों से कि आप आज रेलेवेंट बोल रहे हैं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--मैं तो हमेशा रेलेवेंट बोलता हूं। मैं यह नहीं कहता कि मैं सब जानता हूं। लेकिन माननीय मंत्री जी अपने विभाग वालों को बुला लें और 'आई ऐम आलवेज सब्जेक्ट टु करेक्शन' हो सकते हैं कि मेरे आंकड़े गलत हों। लेकिन जो आंकड़े मैंने दिये हैं वह आडिटर जनरल आफ इंडिया द्वारा प्रमाणित हैं। तो माननीय मंत्री जी से मैं जानना चाहूंगा कि अपने जो यह वेलिडेटिंग सेक्शन रखा है क्या इसके यह भी मानी हैं कि जो रूट्स अपने नोटिफाई कर रखे थे और जिस समय प्राइवेट आपरेटर्स सुप्रीम कोर्ट में गये उस समय आपने कुछ रूट्स को लिया और उनको आपने एक नोटिस सर्व कर दी कि इस तारीख से तुम अपनी गाड़ी नहीं चलाओगे, हमारी गाड़ियां उस तारीख से चलेंगी इसका नतीजा यह हुआ कि वह सुप्रीम कोर्ट में गये। अगर आप का इस वेलिडेटिंग ऐक्ट का मतलब यह है कि सरकार कल से उन रूट्स को ले सकती है और जो पुराना प्रोसीडचोर धारा ३, ४ और ५ में था, क्या वह सारी फार्मेलिटीज उन रूट्स के लिए करने की आवश्यकता है या नहीं? अगर नहीं है, तो मैं तो यही कहूंगा कि सरकार की कुछ नीयत गलत मालूम होती है। इसमें एक क्लाज बाद में लिखा गया है कि अगर इस पीरियड में किसी आदमी को उस सड़क से डिस्प्लेस किया गया हो और उसको कोई दूसरा रूट राजीनामे से मिल गया है, तो उसको यह समझा जायगा कि वह उससे राजी है और उसको कोई कम्पेन्सेशन नहीं दिया जायगा, यह बात तो ठीक है लेकिन अगर सरकार की यह मंशा हो कि इस आर्डिनेंस के निकलने से ही अगर सरकार चाहे कि उन रूट्स पर आज रात को ही अपनी गाड़ी चला दे बिना उन तमाम फार्मलिटीज के बरतने के, तो मैं समझता हूं कि यह गलत है। यह तो सुप्रीम कोर्ट की मंशा भी नहीं थी। यह हो सकता है कि आप उनसे पूछें कि भाई तुम्हें डिस्प्लेस किया है हम ने, बताओ कौन से रूट पर तुम जाना चाहते हो, तो जैसा कि मैंने आपसे पहले भी कहा आज उनमें स्प्रिट आफ कोआपरेशन है और हमें यह स्प्रिट क्रिएट करनी चाहिए, क्योंकि इसमें स्टेट का इंटरेस्ट इनवाल्व्ड है और प्राइवेट आपरेटर्स का भी इंटरेस्ट इनवाल्व्ड है। लेकिन स्टेट की कुछ भलाई इससे हो तो हमको उसको कुर्बान कर देना चाहिए अपने स्टेट के बेटर इंटररेस्ट में। मैं इस चीज के लिए बिल्कुल तैयार हूं। लेकिन अगर सरकार की यह नीति हो रही है कि कल ले ले तो यह कोआपरेशन की भावना नहीं है। आप लीजिये लेकिन एक मौका उनको दीजिये जिनको आपने नोटिफाई कर दिया है कि तुम अपनी गाड़ी नहीं चला

सकते। मैं यह नहीं कहता कि माननीय मंत्री जी की ऐसी इच्छा है। लेकिन एक शक की गुंजायश हो जाती है कि शायद वह इसलिये कर रहे हैं कि जब चाहेंगे तब इस रूट को ले लेंगे, फिर काफी मुकदमेबाजी होगी। उपाध्यक्ष महोदय, स्टेट गवर्नमेंट भी मुकदमेबाजी में इनवाल्व हो जाती है और प्राइवेट आपरेटर्स में भी ऐसे लोग हैं जो कहते हैं चलो अदालत में मुकदमा करेंगे। हमें सरकार और उनका दोनों का इंटरेस्ट देखना है। मैं समझता हूं कि जब यह बिल सेलेक्ट कमेटी में चला जायगा तो जितनी लीगल खामियां हैं वह दूर हो जायेंगी। मुझे अफसोस यह है कि आज उत्तर प्रदेश में लीगल टेलेंट की कमी है। स्पेशल पावर्स ऐक्ट भी हमारा रद हो गया। हमारे ऐक्ट्स सुप्रीम कोर्ट में जाकर रद्द हो जाते हैं। अगर इस जल्दबाजी में या ओवर एन्थ्युजियाज्म में ऐसा कोई कानून बना दिया जो हाई कोर्ट या सुप्रीम कोर्ट में जाकर रद्द हो जायगा। तो मैं समझता हूं कि यह हमारी स्टेट के लिये शोभा की बात नहीं होगी। इस पहलू से विचार करने के लिये मैं अपने प्वाइन्ट्स को प्रेस करता हूं कि माननीय मंत्री इस बात पर राजी हो जायं कि वह इस बिल को सेलेक्ट कमेटी के सामने रखें। वहां पर इसमें क्या लीगल डिफेक्ट्स हो सकते हैं इस पर बहस की जा सकती है और हर तरह से इसको देखा जा सकता है। उस वक्त जब यह इस सदन से पास होकर निकलेगा तो किसी को भी इसको चैलेन्ज करने का मौका नहीं होगा और अगर कोई करेगा भी तो उसके लिये सुप्रीम कोर्ट है, वहां पर बहस की जा सकती है। माननीय मंत्री जी ने दूसरे विभागों का सुधार किया है तो इस ट्रान्सपोर्ट विभाग के अन्दर भी रिफार्म करने की कोशिश करें। यह हमारा महत्वपूर्ण विभाग है इसको इगनोर नहीं करना चाहिये। यह ट्रान्सपोर्ट विभाग हमारी रीढ़ की हड्डी है अगर इसमें कोआपरेशन की स्प्रिट से काम लिया जाय तो यह आगे बढ़ सकता है। मुझे इस बात की आशा है कि दूसरी तरफ से भी कोआपरेशन मिलेगा। इसके लिये माननीय मंत्री जी बाद को सफाई दे देंगे।

अब मैं इसके बारे में बहुत कह चुका हूं और अपने दूसरे साथियों को भी सुनना चाहता हूं। आज मुझे इस बात की खुशी है कि काफी लोग आज दोपहर के बाद भी यहां पर बैठे हुये हैं और लोगों ने इतनी दिलचस्पी इसमें ली है। मैंने जैसा कि पहिले कहा था कि यह तो मैं नहीं कह सकता कि प्राइवेट आपरेटर्स मेरी बात को मान लेंगे, लेकिन मैं इस बात का दावा कर सकता हूं कि अगर किसी हद तक सरकार ने कोआपरेशन की भावना से सचमुच काम लिया और सरकार की सचमुच ऐसी भावना है तो इसमें बहुत सफलता की आशा की जा सकती है। मैं प्राइवेट आपरेटर्स के व्यक्तिगत मामले की बात पर नहीं आता हूं। क्योंकि यहां पर मुझे स्टेट के इन्टरेस्ट को भी देखना है, लेकिन जहां पर हम गलती समझते हैं उसको समझाने का प्रयत्न करते हैं और उसको माननीय मंत्री जी के सामने रखते हैं। इन प्राइवेट सेक्टर्स के सहयोग से आपस में भाइचारे के सलूक से उनको यूनियन बनाने का मौका देकर और उनसे अपने लाज को एन फोर्स कराकर अपने उत्तर प्रदेश के ट्रान्सपोर्ट को अच्छा बनाया जा सकता है और जितना कार्य डिपार्टमेंट का है वह अच्छे तरीके से चल सकता है। मैं इस पर ज्यादा बहस तो करना नहीं चाहता। वैसे तो हमारे सामने सुप्रीमकोर्ट का जजमेंट है और वह बहुत लम्बा चौड़ा है, लेकिन वह तो कानून की बात है। उसके विषय में सुप्रीम कोर्ट को जो करना है वह करे मगर यहां पर तो हमको अपने प्रदेश के उन हितों को देखना है, उन गरीबों को देखना है जिनके ऊपर इस बिल से असर पड़ने वाला है। इसलिये मैंने थोड़ी सी बातें उनके विषय में भी यहां पर कह दीं। इसके साथ-साथ जहां तक इस रोडवेज की तरक्की का सवाल है और उसको कमर्शियल लाइन्स पर लगाने का सवाल है, उसके लिये मैं आज दावे के साथ कह सकता हूं कि हमारे माननीय मंत्री जी इस विभाग को हमको तो नहीं देंगे लेकिन इसी रोडवेज की व्यवस्था को इतने ही धन से और इतने ही

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

वेहिकल्स और वर्कशाप से हमारा सहयोग लेकर चलायें तो इसमें १२ लाख क्या कम से कम ५० लाख रुपया की आमदनी मैं खुद इस सरकार को दे सकता हूं, जो कि इससे चौगुनी आमदनी हो सकती है। आप हमारा सहयोग हासिल कीजिये। अगर हमको यह कम्पलीटली सौंप दिया जाय तो हम इसको चला कर ५० लाख रुपये का लाभ सरकार को दे सकते हैं। आप ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर को अलग रखिये और इन रीजनल मैनेजरों को भी अलग रखिये, हम इनके बग़ैर ही आपको इतना लाभ करके देंगे। अगर मैं इन मैनेजरों की बात यहां पर कहने लग जाऊं तो बहुत समय लग जायगा। वे लोग तो पिकअप व कारों का मिलोमीटर ही साफ कर देते हैं जो कि हमारे देश के लिये कलंक की बात है। ४ करोड़ रुपया इस ट्रान्सपोर्ट में लगा कर, हजारों आदमियों को डिसप्लेसड करके आज सरकार यह कहती है कि इसको बहुत अच्छे तरीके पर चलाया जा रहा है। शहरों में बसों में गद्देदार कुर्सियों का प्रबन्ध कर दिया गया है और मैं तो बदकिस्मती से ऐसे इलाके से आता हूं कि जहां पर गद्दों के बजाय नीचे लकड़ी रख दी जाती है। हम लोग तो पहाड़ों में सफर करते हैं, हमारे यहां रेलवे तो आने वाली नहीं है। हम जिन मोटरों में सफर करते हैं उनमें तख्ते लगे हुए हैं, उनमें कोच नहीं होती और गाड़ी बराबर ऊपर से नीचे चला करती है। लेकिन इन सब बातों से मैं बदनामी करने की कोशिश नहीं करना चाहता। रोडवेज को किसी भी प्रकार से मैं बदनाम नहीं करना चाहता। मैं इस बात को जानता हूं और अच्छी तरह से जानता हूं कि अब वह स्टेज आने वाली नहीं है कि सरकार इसको बन्द कर दे। फिर मैं यह सजेस्ट क्यों करूं कि ऐसा कर दीजिये। मैं तो केवल यह कहना चाहता हूं कि आप ऐसा काम कीजिये कि दोनों का ही हित हो। जनता को भी फायदा हो और उनको भी फायदा हो। आप जो लाभ जनता को पहुंचाना चाहते हैं वह उनके द्वारा भी पहुंचा सकते हैं। यूनियन से सब कुछ आप करा सकते हैं। उन्हीं की मदद कर दीजिये। मुकदमा तो चन्द लोग लड़ते हैं, ज्यादा मास तो ऐसे लोगों का है जो अमन-चैन से रोटी खाना चाहता है, अपने बाल-बच्चों को रोटी खिलाना चाहता है। इसके लिये उनको कुछ कुरबानी भी करनी पड़े तो वह करने को तैयार हैं। मैं सरकार को इसके लिये विश्वास दिलाना चाहता हूं कि कुरबानी में किसी प्रकार की कोई कमी नहीं रहेगी, केवल सरकार की ओर से यह आश्वासन होना चाहिये कि वह उनसे मिल कर काम करना चाहती है, उनको रहने देना चाहती है। मेरे बहुत समय लेने से दूसरे मेम्बरों को कुछ नाराजगी होगी इसलिये मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूं कि आप मुझ पर अवश्य अटैक करें। लेकिन इस प्रकार अटैक न करें कि मैं एक मोटर चलाता हूं, क्योंकि मैंने जो बातें कहीं हैं वह जनरली ही कहीं हैं और उनमें संशोधन हो सकता है, उनमें सुधार हो सकता है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी किसी चीज को पर्सनली नहीं लेंगे, क्योंकि मैंने जो कुछ कहा है वह इस नीयत से नहीं कहा है कि उसके द्वारा रोडवेज को बदनाम करूं। इसलिये जब वे जवाब दें तो इसी चीज को सामने रख कर जवाब दें। अन्त में मैं फिर उनको विश्वास दिलाता हूं हमारा उनके साथ पूरा-पूरा सहयोग होगा।

श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय उपाध्याय जी को जानता हूं। वे उत्तर प्रदेश मोटर ओनर्स यूनियन के सभापति हैं। मैं उनको इस बात के लिये बधाई देता हूं कि उन्होंने बड़ी खूबी से वकालत की जो इस सदन के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखी रहेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं जब उपाध्याय जी के भाषण को सुन रहा था तो मुझे ताज्जुब इस बात पर हो रहा था कि उस प्रकार का भाषण प्रजा सोशलिस्ट पार्टी की तरफ से आ रहा था। और उपाध्यक्ष महोदय, ताज्जुब मुझे इस बात पर भी था कि

जब उपाध्याय जी बोल रहे थे तो उस समय उनकी बगल में श्री राजनारायण जी बैठे हुए थे। उस समय वह तस्वीर सामने दिखाई पड़ रही थी कि जब कांग्रेस वालों की तरफ से जमींदारी अबोलीशन कानून पेश था और मुस्लिम लीगियों तथा जमींदारों के प्रतिनिधियों की ओर से अधिक से अधिक कंपेन्सेशन दिये जाने की दुहाई दी जा रही थी । उपाध्यक्ष महोदय, मैं आज उस वैशम्य को समझ नहीं पा रहा हूं। मेरी समझ में यह नहीं आया कि जिस दल की ओर से सारे प्रान्त में मुआवजा देने के लिये विरोध किया गया, दस गुने का विरोध किया गया, हजारों और लाखों मीटिंग्स की गयीं और मुंह खोलकर विरोध किया गया कि मुआविजा न दिया जाय, लेकिन आज उस दल के प्रमुख प्रतिनिधि की ओर से यह मांग की जा रही है कि ज्यादा से ज्यादा मुआविजा दिया जाय। शुरू में प्राइवेट मोटर ओनर्स की ओर से इसी के लिये यह प्रयत्न किया गया कि ज्यादा से ज्यादा आमदनी दिखाई जाय जिससे ज्यादा से ज्यादा मुआविजा मिल सके।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, क्या मैं अपने दोस्त से यह नहीं पूंछ सकता कि आज जिन मोटर मालिकों की गरीबी पर उन्होंने बड़े-बड़े आंसू बहाये हैं, वे छोटे-छोटे जमींदार जिनके पास दस बीस बीघे या उससे भी कम जमीनें थीं, जब उनको मुआविजा देने का प्रश्न था, तब उसका विरोध क्यों किया गया था ? सिद्धान्त उपाध्यक्ष महोदय, समय के साथ बदलने नहीं चाहिये। सिद्धान्त हमेशा सिद्धान्त रहता है, चाहे वह मोटर मालिकों का हो, चाहे वह जमींदारों का हो। यदि मोटर मालिकों के लिये इस प्रकार की बात होती जैसे हमारी तरफ से मुनासिब मुआविजा जमींदारों को दिया गया था उसी तरह से मुनासिब मुआविजा मोटर मालिकों को दिया जायगा तो एक बात थी। लेकिन यह सिद्धान्त कहां का है ? मुनासिब मुआविजा का भी विरोध इस सदन में किया गया और सारे प्रान्त भर में किया गया और दस गुना का विरोध जिस ढंग से किया गया उससे यह सदन भली-भांति परिचित है। यह कहां का तर्क है, यह कहां का सिद्धान्त है ? लेकिन माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज मुझे कुछ ताज्जुब नहीं है, उधर से जो कुछ भी हो कहा जा सकता है। आज वहां सिद्धान्त की परिभाषा एक नहीं है, दो नहीं है, तीन नहीं है, चार नहीं है बल्कि दर्जनों हैं। श्री जयप्रकाश नारायण का दूसरा सिद्धान्त है, श्री लोहिया का दूसरा सिद्धान्त है और औरों का एक तीसरा ही सिद्धान्त है। उसी प्रकार से मुआविजे के सम्बन्ध में माननीय उपाध्यक्ष जी का एक अपना विचार हो सकता है। इसलिये मुझे तो कम से कम कोई ताज्जुब नहीं है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज मैं इस उम्मीद से यहां आया था कि आज कुछ एक योजना की बात होगी, आज कुछ एक सिद्धान्त की बात होगी और आज यह आवाज विरोधी दल की तरफ से आयेगी कि यह मुआविजा क्यों दिया जा रहा है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं कोई तर्क के लिये यह बात नहीं कह रहा हूं बल्कि जैसा कि मैंने अपने दिल में महसूस किया उसी को कह रहा हूं। मैं सुन रहा था कि यह क्या हो रहा है, क्या कहा जा रहा है और कहां कहा जा रहा है जब कि बगल में श्री राजनारायण सिंह जी बैठे हुए हैं ? माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन बातों में नहीं पड़ना चाहता हूं। मैं केवल यह उम्मीद करता था कि आज उधर से यह बात बतलायी जायगी कि यात्रियों को क्या कठिनाइयां हैं, जनता को क्या तकलीफें हैं और जो प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियां हैं उनमें लोगों को क्या तकलीफें हो रही हैं या हुई थीं। या हमारी जो मौजूदा बसेज सरकारी रोडवेज की हैं, उनमें क्या तकलीफें हो रही हैं। मैं विरोधी दल से यह उम्मीद करता था, लेकिन अपने सवा दो घंटे के भाषण में माननीय उपाध्याय जी ने ५ मिनट भी गरीब यात्रियों के लिये नहीं दिया। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय उपाध्याय जी ने बतलाया कि आमदनी बड़ी कम है जो एक कलंक है कि जहां ४ करोड़ रुपया लगा हो वहां उससे बारह लाख रुपये की आमदनी हो। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय उपाध्याय जी ने इसका मुकाबला किया उन मोटर मालिकों के मुनाफे से जिनके काम पर भी जरा आप गौर करें तो देखेंगे कि उनके

[श्री रामनरेश शुक्ल]

क्लीनर्स को क्या तनख्वाह मिलती थी या क्या मिलती है ? उपाध्यक्ष महोदय, मेरी जानकारी है कि तीन-तीन, चार-चार रुपये पर बच्चे क्लीनर के रूप में रखे जाते हैं। उनके ड्राइवरों को क्या तनख्वाह मिलती थी या क्या मिलती है ? अपने ड्राइवर्स को और अपने क्लीनर्स को उन्होंने कभी वर्दी भी दी है, कोई कपड़ा भी दिया है ? माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय उपाध्याय जी से पूछ सकता हूं कि प्राइवेट लारी मालिक कितने घंटे तक अपने क्लीनर्स और ड्राइवरों से काम लेते हैं और यह सब होते हुए भी आप उसका मुकाबिला हमारी आमदनी से करते हैं ? माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो जनता का शोषण करते हैं और जिस शोषण के बल पर एक हजार और दो सौ रुपये की उनकी आमदनी है जिसके बारे में उपाध्याय जी ने कहा, वही कलंक है। यह ४ करोड़ रुपया लगाकर १२ लाख की आमदनी लेना कलंक नहीं है। देखना यह है कि और मुकाबला इसका करना है कि वह अपने यहां क्लीनर और ड्राइवर को क्या वेतन देते हैं और वह कितने घंटे काम लेते हैं और हम कितने घंटे काम लेते हैं। क्या माननीय उपाध्याय जी को इसका पता नहीं है कि प्राइवेट मोटरें जहां चलती हैं उनकी क्या हालत है और हमारी सरकारी मोटरों की क्या हालत है ? हमारा कैसा इन्तजाम है, किस तरीके से समय से गाड़ियां छूटती हैं और यात्रियों को सुविधा है, इस पर जरा वह विचार करें। अगर १२ करोड़ की ही आमदनी हुई तो क्या बात है, मुझे तो संतोष होगा अगर बिल्कुल भी आमदनी न होती। सरकार का काम केवल आमदनी करना ही नहीं है उसका काम समाज और नागरिकों की सेवा करना है। हमें व्यापारी नहीं होना चाहिये हम कोई ईस्ट इंडिया कम्पनी नहीं हैं। अगर सरकार को कुछ नहीं मिलता तो भी क्या है ? कम से कम यात्रियों को सुविधा और नागरिकों को रोजगार तो मिलता है और मैं तो समझता हूं कि बिल्कुल भी आमदनी न हो तो बहुत ही श्रेयस्कर होगा। कलंक तो वहां है जहां शोषण करके उस से आमदनी की जाती है और बढ़ाई जाती है।

उपाध्याय जी ने राष्ट्रीयकरण की बात सदन में उठाई है और जैसे कि कहावत है कि "खोदा पहाड़ और निकला चूहा" उनका राष्ट्रीयकरण का आज नया ही स्वरूप देखने को मिला जिसकी तरफ, जिस राष्ट्रीयकरण की तरफ उनका संकेत हुआ, क्या वह यही है कि ३ परमिट नहीं तो एक ही दे दीजिए, एक रूट ही दीजिए ३ नहीं सही। आज मैं उनमें न तो कम्युनिज्म की आग पाता हूं और न कांग्रेस के ही पक्ष की बात पाता हूं, कुछ पता ही नहीं लगता कि किस तरह के राष्ट्रीयकरण का उनका यह प्रयत्न है। क्या यही राष्ट्रीयकरण है कि एक रोड ही हमें छोड़ दो, ३ परमिट नहीं तो एक ही दे दो ? माननीय उपाध्याय जी ने यह भी कहा कि क्या कारण है और उन्होंने चैलेन्ज किया कि एक सड़क पर प्राइवेट गाड़ी दौड़ा दो और उसी पर एक सरकारी गाड़ी दौड़ा दो और देखो कि किसकी आमदनी ज्यादा होती है और कौन मुकाबले में ठहरता है। मुझे तो प्राइवेट मोटर वालों के विषय में जाती तौर पर मालूम है कि वह यह काम करते हैं कि कुछ दिनों के लिए एक दो आना गिरा देते हैं और सरकारी गाड़ियों के मुकाबले में या दूसरे अपने ही व्यापारियों के मुकाबले में कुछ दिन को रेट गिरा कर दूसरे को हटा देते हैं। इस तरह की चीज सरकारी आदमी तो कर नहीं सकते कि वह दूसरों को उखाड़ सकें और क्या यह सही नहीं है कि इन प्राइवेट मोटर ओनर्स में आपस में भी इस तरह की प्रतिद्वन्द्विता की भावना चलती है ? इसी प्रतिद्वन्द्विता की भावना से जो अधिक पैसे वाले मालिक होते थे वह थोड़े पैसे वालों को उखाड़ कर लाइन पर अपना कब्जा जमाये रखते थे और वह बेचारे कम आमदनी होने के कारण लाइन से हट जाते थे और फिर उनकी लाइन की लाइन हो जाती थी। मैं तो आशा करता था कि माननीय उपाध्याय जी इस ओर इशारा करेंगे कि रोडवेज में क्या सुधार होने चाहिये पर उनको मोटर मालिकों के एसोशियेशन के प्रेसीडेंट

होने के कारण, यात्रियों और जनता की सुविधा के मुकाबले मोटर मालिकों का ध्यान अधिक रहा और उन्होंने एक नया राष्ट्रीयकरण हमारे सामने रखा।

६ पाई की बात कही गई। होगा कहीं कागजात में यह थोड़े दिन के लिये भी हो सकता है कि छः पाई की कौन कहे तीन पाई भी हो सकता है, लेकिन मौके पर वही दो रुपया, चार रुपया भी हो जाता है, मुफ्त भी चढ़ा लें ऐसा भी मौका हो सकता है। मेरी और उपाध्याय जी की बात को छोड़ दीजिये, लेकिन देहात के आदमियों से वहां सौदा होता है। अगर कोई गरीब अनपढ़ आ गया जिसके उपाध्याय जी और हम दोनों प्रतिनिधि हैं तो क्या हालत होती थी यह उससे पूछा जाय जब उससे तय किया जाता था। आज यह सौभाग्य है कि उत्तर प्रदेश में इस प्रकार का एक अधिनियम और नियम आया तो। लेकिन उसको पहले तो कायदे कानून में डाल कर दो-तीन, चार महीने तक डाला गया। मुझे नहीं मालूम था कि अब प्रवर-समिति की बात रख कर १०, १५ दिन के लिये और टाल दिया जायगा। प्रवर-समिति की क्या जरूरत है? सिद्धान्ततः मैं और माननीय उपाध्याय जी सहमत हैं कि राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। कितना होना चाहिये, कैसे होना चाहिये इस विधेयक में इन सब बातों की गुंजायश है। यह हो सकता है कि माननीय उपाध्यक्ष जी, सरकार के पास गाड़ियां कम हों, तो कोई उससे जबरदस्ती नहीं है कि सारी सड़कों को ले लिया जाय। जब जरूरी मालूम होगा और जितनी अपने पास शक्ति होगी उस हिसाब से उतनी सड़कें ली जायंगी। रही कायदे कानून की बात, हमारे सलाहकारों ने सुप्रीम कोर्ट के फैसले के बाद उससे तजुर्बा उठा कर इस कानून को तैयार किया। इससे ज्यादा उसमें कौन सा सुधार किया जा सकता है?

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं तो आपके द्वारा यह प्रार्थना करूंगा कि आज यह समय की पुकार है, जनता की मांग है, हम यहां केवल मोटर मालिकों की बातें करने के लिये नहीं आये हैं, यह सही है कि उनकी बातों पर भी विचार करना चाहिये और विधेयक बनाते समय उनकी बातों पर विचार किया गया है। इसमें कोई भी संकेतमात्र कहीं नहीं है जिससे उन्हें किसी प्रकार की असुविधा हो, किसी प्रकार का कष्ट उनको पहुंचे लेकिन समय की मांग है और मैं समझता हूं कि इस कानून के अन्दर जब यह पूर्णरूप से लागू होगा लोगों को लाभ पहुंचेगा, प्राइवेट सेक्टर्स को भी लाभ पहुंचेगा। उपाध्यक्ष महोदय, आज प्राइवेट सेक्टर का भी स्वरूप बदला हुआ है। अगर प्राइवेट सेक्टर रखना ही है तो उसका स्वरूप विकृत है। थोड़े से मिल मालिक या उनके रिश्तेदार या उनके दोस्त मिल करके सारे सूबे भर में कंट्रोल करते हैं। माननीय उपाध्यक्ष जी, इसके साथ-साथ राजनीतिक पीड़ितों की बात कही गयी। मैं पूंछता हूं कि कहां उनकी मोटरें चल रही हैं, उनकी गुरबत और मजबूरियों का भी फायदा इन्हीं मोटर मालिकों ने उठाया है, परमिट उनके लिये हैं। कुछ ने वादा किया था, कुछ ने दिया और कुछ ने दिया भी नहीं जो वादा किया था, तो क्यों आज इस सदन के अन्दर इस बात को छिपाया गया? (एक सदस्य—किसने कहा?) इसी सदन में कहा गया था और जो वाकयात सदन में हो चुके हैं उसको इस तरह से बीच में टोंक कर बार-बार कहने से छिप नहीं जायगा।

माननीय उपाध्यक्ष जी, यहां राजनैतिक पीड़ितों का दर्द और तकलीफ छिपा हुआ है। मेरी व्यक्तिगत राय यह है कि प्राइवेट सेक्टर को रखा जाय, लेकिन उन थोड़े से मुट्ठी भर आदमियों के हाथ में न हो जिसकी पैरवी और वकालत आज आप कर रहे हैं। मैं चाहता हूं कि एक प्लान्ड तरीके से उत्तर प्रदेश के अन्दर प्राइवेट सेक्टर्स और सरकारी सेक्टर्स हों जो सोशलिस्ट पैटर्न पर चलें। बहुत से इंडिविजुअल्स को एक-एक दो-दो लारियां चलाने की इजाजत हो और उससे वे अपनी रोटी कमा सकें।

[श्री रामनरेश शुक्ल]

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक के सम्बन्ध में माननीय उपाध्याय जी के समस्त भाषण में एक ही बात से मैं सहमत हूं और वह यह कि माननीय चरण सिंह जी के हाथ में यह विभाग है, वह सख्त प्लानिंग कर सकते हैं और प्लानिंग करके इस महकमे में जीवन संचार कर सकते हैं । आज जनता चाहती है, आज जरूरत इस बात की है कि उसकी तकलीफें दूर हों । मेरठ और दिल्ली सड़क की मिसाल दी गई कि ९१ मोटरों प्राइवेट सेक्टर की चलती हैं और १८ सरकारी रोडवेज की । यह नहीं कहा माननीय उपाध्याय जी ने कि सवारी दिल्ली नहीं पहुंच पाती है ।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--वहां की जनता बतलायेगी, उनके पास आप जाइये ।

श्री रामनरेश शुक्ल--जनता की बात आज आप इत्तिफाक से नहीं कर रहे हैं ।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--अब आप कर रहे हैं ।

श्री रामनरेश शुक्ल--मेरा तो काम ही यही है । माननीय उपाध्याय जी ने कहा कि ९१ मोटरें मोटर मालिकों की और १८ रोडवेज की चल रही हैं । लेकिन कितनी बार आती जाती हैं इसका हिसाब नहीं लगाया । पहले जब मोटर मालिकों के हाथ में यह रोजगार था बस कचेहरियों में एक बार सबेरे चली आई और शाम को लाद कर वापसी हो गई । अगर काम करने वाले को वक्त नहीं मिला, तो फिर दूसरे दिन दिन भर पड़ा रहे, फिर शाम को जाय । यही नहीं जब जी में आया चलेंगे, ७ बजे, ८ बजे रात में चलेंगे और १२, १ बजे तक उतारते चले जा रहे हैं । जाड़ों की रातों में बिना कपड़े के उस बेचारे काश्तकार की भूख को भी उन मोटर मालिकों ने देखा है, उसके पास खाने को पैसा नहीं है और वह वहीं भूखा पड़ा रहता है । उसके पास कोई दूसरा साधन जाने का नहीं था । क्या यह सच नहीं है कि रोडवेज के चलने से, हर घंटे, या दो घंटे पर जहां-जहां रोडवेज की गाड़ियां चलती हैं वहां पर आदमी ठीक से, वक्त से पहुंच सकता है ? आज काश्तकार की मांग है कि स्वतंत्र भारत में वह आराम से अपनी जिन्दगी बसर कर सके । हमारी सहानुभूति है मोटर मालिकों से, लेकिन सिवा इसके कि हम सहानुभूति में उसे थोड़ा मुआविजा दे दें और क्या है ? हमारी सहानुभूति जमींदार से भी थी, हम उनके दुश्मन कभी नहीं थे, लेकिन हम क्या कर सकते थे सिवा इसके कि हम उनको मुआविजा दे दें, और जिनको कैश नहीं दिया उनको बांड दे दिये ताकि वह समाज में दूसरे ढंग पर अपना जीवन-यापन करें ।

इसी प्रकार से मोटर मालिकों से हमें आज सहानुभूति है । चाहते हैं कि वह भी बसें, कोई उजाड़ने की मनोवृत्ति यहां नहीं रही । ऐसा तो नहीं किया कि जमींदार उजड़ें और मोटर मालिक बसें, अगर उजड़े तो दोनों उजड़े और बसें तो दोनों बसें । उन्हें भी थोड़ा बहुत मुआवजा दे कर, जो कुछ राज्य सरकार दे सकती है, उनसे प्रार्थना करेंगे कि अपना जीवन दूसरे ढंग से निभाइये । आज सोशलिस्ट पैटर्न की बात है । आज समाज का हमें नये ढंग से निर्माण करना है । आज समाज की नींव हमें एक नयी बुनियाद पर रखनी है और उसके रास्ते में चाहे जो भी आये, चाहे जिस स्वरूप से और मतलब से आये, बिना उसकी परवाह किये हुये जो यह बात चली है, चलेगी । जमींदार आये, उनको अलग किया, मोटर मालिक आयेंगे उनको अलग करेंगे, मिल मालिक आयेगा उसे अलग करेंगे, जो भी आयेगा समाज निर्माण के रास्ते में और रुकावट डालने की कोशिश करेगा, और अपनी-अपनी बारी पर सभी आयेंगे, उन सब को उस रास्ते से हटना होगा तब उस नये समाज का निर्माण होगा । नये समाज के निर्माण के बाद हमारे देश में सुख और सुविधा हो जायगी । यात्रियों को प्रसन्नता होगी । माननीय उपाध्याय जी ने तीन बातें कहीं थीं, सस्ता, सुगम और सुविधाजनक । मैं, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक समझ सकता हूं उससे सस्ता हो नहीं सकता अगर इस भावना को लेकर चलेंगे । सुगम की बात मैंने निवेदन कर दी, सुविधाजनक के बारे में यह कह कर नहीं टाल सकते कि

सभी थाने पर दो, चार, दस या चौबीस घंटे खड़े रहेंगे। इसका दूसरा पहलू क्यों नहीं देखते। रोडवेज क्यों थाने पर नहीं खड़ी होतीं? प्राइवेट लारी ही थाने पर खड़ी होगी।

एक सदस्य—थानेदार को बरख्वास्त कर दीजिये।

श्री रामनरेश शुक्ल—उस खड़े होने वाले की जड़ को ही हम काट दे रहे हैं। प्राइवेट गाड़ियां अगर रहेंगी तो थाने पर खड़ी होंगी अगर माननीय उपाध्याय जी उनमें रहे तो शायद उनको न खड़ा होना पड़े लेकिन गरीब काश्तकार को जरूर खड़ा होना पड़ेगा।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—हमें खुद शिकायत है इस बात की।

श्री रामनरेश शुक्ल—उस शिकायत की हम जड़ ही काट दे रहे हैं। न आपको खड़े होने की नौबत आयेगी और न उस गरीब काश्तकार को। तो माननीय उपाध्यक्ष महोदय जो सस्ता, सुगम और सुविधाजनक यह तीन बातें उपाध्याय जी ने रखी उनको मैंने पूरे तौर से सदन के सम्मुख रखा। अब अन्त में प्रार्थना यह है कि इसको एक प्लैन्ड तरीके से किस तरीके से किस जिले में किस ढंग से होना चाहिये और सारे प्रांत में कैसे होना चाहिये और क्या होना चाहिये इसकी व्यवस्था में माननीय मंत्री जी से उम्मीद करता हूं कि वह करेंगे। ऐसा नहीं होना चाहिये कि एक चीज किसी अफसर ने रेकमेंड कर दी और वह वहां हो गई। मैं माननीय उपाध्याय जी से इस बात में सहमत हो सकता हूं थोड़ी देर के लिये कि ऐसा नहीं होना चाहिये कि किसी तरफ एक दम बसें हो गईं और किसी तरफ एक दम नहीं। इसके लिये चाहे आप एक कमेटी बनायें, चाहे वह कमेटी सरकारी अधिकारियों की हो या गैर सरकारी आदमियों की लेकिन पहले आप सारे प्रांत भर का एक नक्शा तैयार करवायें? एक नक्शा तैयार हो जाना चाहिये कि पहले बरस में यह, दूसरे बरस में यह, तीसरे बरस में यह चौथे में और पांचवें में हमें यह करना है। इन-इन लाइनों को लेंगे, सड़कों को लेंगे और इन-इन लाइनों पर दूसरे मोटर मालिक अपना काम करेंगे। हर चीज की पूरी व्यवस्था करनी चाहिये।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय जैसा मैंने अपने वक्तव्य में अभी थोड़ी देर पहले कहा था कि मैं चाहता हूं कि यह प्लान्ड तरीके से हो जिससे बहुत से इंडिविजुअल्स को भी रोजगार प्राइवेट सेक्टर में मिल सके और उसकी जब पूरी तौर पर प्लानिंग होगी और पूरा नक्शा बना करके और सख्ती से इसको इस्तेमाल किया जायगा तब छोटे-छोटे लोगों को भी फायदा मिल सकेगा और छोटे-छोटे मोटर मालिक भी हो सकेंगे और रोडवेज की भी उन्नति हो सकेगी। इसलिये आपके द्वारा मैं अन्त मे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इस तरफ वह कृपा करके विशेष ध्यान दें। इस कानून के पास हो जाने के बाद वे स्वयं या एक कमेटी बना करके उसकी पूरी रूप रेखा रखी जाय। यह बात गलत है कि सारे प्रांत भर में सरकारी रोडवेज दौड़ाई जायं। वह इसलिये गलत होगा कि उससे और भी तरह-तरह की झंझट और झगड़े पैदा होंगे और झंझट और झगड़े पैदा करने वालों की कमी नहीं है इस देश में। तो इन चीजों की तरफ भी ध्यान रखते हुये एक नियोजित ढंग से इस विभाग की रोडवेज को चलाया जाय जिससे जनता को सुख हो, सुविधा हो और सुलभ हो चाहे उसमें राज्य सरकार को लाभ हो या न हो। इस बात को माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं फिर दोहराना चाहता हूं कि राज्य सरकारको लाभ हो या न हो उसकी कोई चिन्ता माननीय मंत्री जी को नहीं करनी चाहिये। अगर जितना खर्चा हो उतना ही आ जाय तब भी ठीक है। कमर्शियल बेसिस या ईस्ट इंडिया कम्पनी जैसी मनोवृत्ति राज्य सरकार की नहीं होनी चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं और माननीय उपाध्यक्ष जी के इस प्रस्ताव की कि यह प्रवर समिति को भेज दिया जाय यह कह करके उनसे प्रार्थना करूंगा कि इधर दो तीन महीने जब से फैसला हुआ, फैसला होने के बाद तीन चार महीने निकल गये। जब राज्य सरकार की ओर से हुक्म निकल गया तो वर्षों मुकद्दमेबाजी में निकल गये। बड़े होशियार होते हैं, शोषण करने वालों के जरिये, और तरीके इस सदन को भली भांति मालूम हैं। वे हर प्रकार के प्रयोजनों का इस्तेमाल कर सकते हैं। तो इधर वर्षों तो

[श्री रामनरेश शुक्ल]

मुकद्दमेबाजी में चले गये दो तीन महीने इस बात में चले गये कि राज्य सरकार के कानूनी सलाहकारों ने वक्त लिया। अब जो १०, १५ दिन माननीय उपाध्याय जी लेना चाहते हैं, यह तो कम से कम छोड़ दें। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि अपना प्रवर समिति वाला प्रस्ताव वापस ले लें और जनता को सुख मिलने दें जिस सुख का नियोजन और कल्याण यह राज्य सरकार कर रही है, कृपा करके उसमें बाधक न बनें। बल्कि वही ऐटीट्यूड रखें इस समय जो कि जमींदारी उन्मूलन के समय रखा था उससे बदलने का वक्त नहीं आया है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जमाना तेजी से जा रहा है। प्रगति की तरफ लेकिन कुछ तजुर्बे से यह मालूम हो रहा है कि कुछ लोग जमाने से पीछे जा रहे हैं। सारी दुनिया आगे जा रही है। हमारे देश के कुछ लोग ऐसे हैं जो पीछे चले जा रहे हैं। तो मैं यही कहना चाहता हूं कि जो ख्याल आपके जमींदारी उन्मूलन के समय थे उससे जमींदार इससे बेहतर नहीं थे। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अन्त में इतना ही कह करके बैठ जाऊंगा कि जमींदार इससे बेहतर नहीं थे उनकी हालत देख लें आज क्या हालत है, जमींदारी टूटने के बाद। तो उस विचार के बदलने की जरूरत नहीं है। समय के साथ और आगे जाना चाहिये। लेकिन समय के साथ पीछे जाने का ख्याल मुझे कम से कम उचित नहीं दिखाई पड़ता। मैं इस विधेयक का हृदय से समर्थन करता हूं और प्रवर समिति में भेजे जाने का विरोध करता हूं।

श्री शिवमंगलसिंह कपूर (जिला बस्ती)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैंने.....

श्री व्रजबिहारी मिश्र (जिला आजमगढ़)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि यह विषय ऐसा है जिसपर बहुत से लोग बोलना चाहते हैं, अच्छा यह होगा कि कुछ समय नियत कर दिया जाय।

श्री उपाध्यक्ष—यदि कोई सदस्य तजवीज करें तो .....

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—श्रीमन्, अभी बोलने दीजिये। बड़ा भारी विषय है।

श्री शिवमंगलसिंह कपूर—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझको बोलने का मौका मिला है। मैं बोलूं उसके बाद ही यह सब होना चाहिये।

श्री उपाध्यक्ष—माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

श्री शिवमंगलसिंह कपूर—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने मित्र श्री उपाध्याय जी का भाषण बड़े गौर से सुनता रहा। लेकिन मुझे इस बात का जरा अफसोस हुआ कि माननीय उपाध्याय महोदय जिस पार्टी से ताल्लुक रखते हैं, उस पार्टी का एम, उस पार्टी का आबजेक्ट क्या है, और वह कैसे यह कह रहे हैं। मैं तो यह समझता हूं कि सन् १९४६ में जब कांग्रेस गवर्नमेंट इस प्रान्त में शासनारूढ़ हुई तो उस वक्त में हम और आप दोनों इसी तरफ बैठे थे। मैंने इसलिये इस बात को दुहराया कि उस वक्त हमारे मित्र उपाध्याय जी चूंकि नहीं थे लेकिन इनके नेता, इनके अगुवा, वह हमारे साथ थे। जब सन् १९४६ में हम आये, जमींदारी उन्मूलन के लिये हमने सबसे पहले हाउस के सामने अपने एम को रखा उस वक्त में जैसा हमारे मित्र ने दुहराया कि हमारी विरोधी पार्टी मुस्लिम लीग की तरफ से इस बात की आवाज उठाई गयी कि सिर्फ जमींदारों को खत्म करना चाहते हैं, आप इस प्रान्त के और सरमायादारों को भी क्यों नहीं खत्म करते और ट्रांसपोर्ट जो है इसको भी क्यों नहीं हाथ में लेते ? तो हमारे भूतपूर्व मुख्य मंत्री महोदय ने उसी वक्त इस बात का आश्वासन दिया इस हाउस में कि हमारा एम, हमारा आबजेक्ट यही है कि हम हर चीज का राष्ट्रीयकरण करेंगे और जितनी जल्दी होगा, उतनी जल्दी करेंगे और जहां तक मेरा ख्याल है इस हाउस में एक प्रस्ताव भी ऐसा आया था

कि जमींदारी उन्मूलन करने के बाद साथ ही साथ राष्ट्रीयकरण की तरफ भी हमें जैसे ही मौका मिलेगा, अग्रसर होंगे। परन्तु इस बात के लिये मुझे अफसोस है कि समाजवाद जिसका ध्येय ही यही है,– समानता और राष्ट्र में जितनी चीजें इस किस्म की हैं, बड़े-बड़े उत्पादन, बड़े-बड़े कारखाने और यातायात के साधन, उनका राष्ट्रीयकरण उस समाजवाद के मानने वालों की तरफ से इस बिल पर इस क़िस्म से आपत्ति की जाय और एक अच्छे वकील की तरह से प्राइवेट ओनर्स की तरफ से ऐसी वकालत की जाय। मेरे ख्याल से वह उस ध्येय से नीचे जा रहे हैं। मैं अपने मित्र को यह बतलाना चाहता हूं कि जो हमारे उसूल हैं, जो हमारा ध्येय है उस ध्येय से हमें आगे बढ़ना चाहिए या पीछे हटना चाहिए। अगर थोड़ी सी खुदगर्जी के नाते थोड़े से स्वार्थ के नाते, हम अपने एम को अपने ध्येय को बदल देते हैं, उससे पीछे हट जाते हैं तो मेरा यह ख्याल है कि वह लोकतन्त्र या समाजवाद हम देश में ला नहीं सकते हैं और हम उस चीज के काबिल भी नहीं हैं। तो मैं अपने मित्र से यह इस्तदुआ करना चाहता हूं कि आप अपने वास्तविक ध्येय पर कायम रहें।

मुझे तो विश्वास है कि जैसा कि हमारे राष्ट्रनायक पं० जवाहर लाल नेहरू ने अभी हाल ही में कांग्रेस में जिस बात का देश के सामने आश्वासन दिया और कांग्रेस को उस पथ पर ले चलने के लिये प्रयत्न कर रहे हैं तो मुझे यह विश्वास है कि देश में धीरे-धीरे राष्ट्रीयकरण की योजना सफल होगी और ट्रांसपोर्ट के साथ-साथ बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज का भी राष्ट्रीयकरण होगा। लेकिन मैं उसके ऊपर विशेष जाना नहीं चाहता। मैं आपके द्वारा अपने मित्रों को यह विश्वास दिलाता हूं कि आप इस काम में हमारे साथ हों, हमारा हाथ बटावें तभी आप का ध्येय भी पूरा होगा और राष्ट्र और उत्तर प्रदेश की जनता की इच्छा भी पूरी होगी। क्या आप उस दिन को भूल गये जब ५ वर्ष पहले गवर्नमेंट के हाथ में रोडवेज नहीं था और इस उत्तर प्रदेश की जनता को क्या परेशानी थी, क्या दिक्कतें थीं और किस प्रकार से वह तबाह हो रही थी? आज तो ऐसी सहूलियत और सुविधा है कि आप एक शहर से दूसरे शहर को आसानी से जा सकते हैं। आप का टाइम मुकर्रर है, यह लिमिट है कि इससे ज्यादा पैसेंजर चल नहीं सकते और यह भी टाइम नियत है कि फलां वक्त से फलां वक्त तक रोडवेज की गाड़ी चलेगी। यहीं तक नहीं, हमारे देश के नौजवान और शिक्षित वर्ग जितना बेकार था उसमें से बहुत से आदमी रोडवेज में लग गये और इसके अतिरिक्त इससे जो पैसा होता है उससे राष्ट्र की राष्ट्रीयकरण की योजना में योग मिलता है। लेकिन व्यक्तिगत सम्पत्ति को मैं मानता हूं। कुछ भाइयों के हाथ में प्राइवेट गाड़ियां चलती थीं उनको काफी परेशानी है। इसलिये सरकार को उस ओर भी ध्यान देना चाहिये। मैं इस मामले में सहमत हूं कि अगर उस तरफ से उनके रूट्स को लें लें और उन पर सरकार अपनी गाड़ियां चलायें तो सरकार को चाहिये कि कि उसको मुआविजा दे कर गाड़ी को ले ले। हमारे मौर्य जी बतला रहे हैं कि इसमें यह चीज है। बड़ी खुशी की बात है।

साथ ही साथ मैं आपके द्वारा सरकार से यह कहना चाहता हूं कि पब्लिक कैरियर्स या जो पब्लिक गाड़ियां चल रही हैं उनकी तरफ से अगर सरकार ध्यान देती है तो ठीक है। हमने देखा कि प्राइवेट गाड़ी में क्या-क्या दिक्कतें थीं। छत पर भी लोग सवार होते थे, गाड़ी में लोगों को अन्धाधुन्ध भर दिया जाता था, वक्त पर गाड़ी नहीं जाती थी, और उसकी कोई टाइम लिमिट नहीं थी। पैसे जितने मुनासिब समझते थे ले लेते थे, कहीं कम, कहीं ज्यादा लेते थे। आज गवर्नमेंट ने रोडवेज का राष्ट्रीयकरण करने के बाद इन मुसीबतों और दिक्क़तों से यहां की जनता को मुक्त कर दिया। वास्तविकता यह है कि यहां की जनता की यह मांग थी कि हमको हर क़िस्म की सुख शान्ति और जाने-आने की सुविधा मिलनी चाहिये। सन् १९४६ में जब कांग्रेस गवर्नमेंट आयी तो अपने एलेक्शन मैनिफ़ेस्टो में, एलेक्शन के दौरान में इस बात को दोहराया था और फिर सन् १९५२ में उस बात को दोहराया गया और उत्तर प्रदेश की जनता के लिये सुखपूर्ण जाने आने के साधनों को जुटाया और शान्ति कायम रखने के लिये विश्वास और भरोसा दिया है, और यहां तक कहा गया कि जैसे-जैसे वक्त आयेगा देश में राष्ट्रीयकरण करने के लिये सरकार प्रयत्न करेगी। तो मैं अपने मित्रों को यह बतलाना चाहता हूं कि अब भी सम्भल जायं और अपने

[श्री शिवमंगलसिंह कपूर]

ध्येय और उसूल के अनुकूल जहां तक मौका मिले सरकार का साथ दें। वरना, जनता आप को समझेगी कि आप का न कोई ध्येय है, न कोई उसूल है और न कोई नियम ही है। मैं यही आप से निवेदन करना चाहता था।

अब मैं आप के द्वारा सरकार का ध्यान दूसरी तरफ ले जाना चाहता हूं। आप की जो आजकल रोडवेज चल रही है उसमें उसके कर्मचारियों को कुछ दिक्कतें हैं। मैं एकतर्फा जाना नहीं चाहता हूं बल्कि मैं जो दिक्कतें हैं उन को भी रखना चाहता हूं। मैं जहां-जहां शहरों में देखता हूं मुझे देहात में भी जाने का मौका मिलता है। जैसे बनारस में बस यूनीवर्सिटी और कचहरी जाती है तो रास्ते में, इसको आप भी जानते हैं और सरकार भी जानती है कि हमारे कुछ नौजवान या स्टुडेंट भाई हैं, वह समझते नहीं हैं और लाइन नहीं लगाते हैं और बिना टिकट लिये अन्दर चले जाते हैं। आगे टी० टी० सी मिलता है, जो गाड़ी को चेक करता है। नतीजा यह होता है कि वह बिचारा कंडक्टर जिसकी दो तीन साल की सर्विस हो चुकी होती है बिला कसूर मुअत्तिल कर दिया जाता है कि उसने बिला टिकट क्यों अलाऊ किया। वह बिचारा क्या करे अगर उनको रोकता है तो स्टूडेंट्स का शिकार होता है और नहीं रोकता है तो अपनी नौकरी से हाथ धोता है।

ऐसी हालत में मैं आप के द्वारा सरकार से प्रार्थना करूंगा कि जैसा कि रेलवे में कानून है वही हमारे यहां होना चाहिये। वह सेंट्रल गवर्नमेंट का मामला है तो वह प्रांतीय गवर्नमेंट का है। कलकत्ते में यह सिस्टम है कि वहां पर सिंडीकेट बना हुआ है। मैं कहूंगा कि एक ऐसा नियम बना लिया जाय कि जो बिना टिकट बसेस में पाया जाय उससे डबल चार्ज किया जाय। अगर कोई देने से इन्कार करे तो रेलवे की तरह से उसको पुलिस के सुपुर्द कर दिया जाय। अन्यथा बिचारा कन्डेक्टर जिसकी ३,४,५ साल की सर्विस हो चुकी है और उसकी सर्विस बुक भी ठीक है, लेकिन लड़के पहुंच जाते हैं, नागरिक पहुंच जाते हैं, या ऐसे दुष्ट प्रकृति के आदमी पहुंच जाते हैं जो टिकट नहीं लेते हैं तो चेकिंग होने पर वह बरखास्त हो जाता है और वह रोटियों के लिये मोहताज हो जाता है। मैं सरकार से अपील करूंगा कि वह इस तरफ ध्यान दे और कर्मचारियों को सहूलियतें दें। इसके साथ ही साथ यह भी कहूंगा कि चेकिंग जरूर होना चाहिये जिससे कन्डेक्टर पैसे का गबन न कर सके।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि मैंने सुना है, पता नहीं कहां तक सही है या गलत है, कि यह मुस्तकिल किया जा रहा है। मैं भी चाहता हूं कि इसको जल्द से जल्द मुस्तकिल कर दिया जाय क्योंकि जब तक इसे मुस्तकिल नहीं किया जायगा तब तक इसके कर्मचारी नाराज रहेंगे कि उन्होंने १०–५ साल सर्विस कर ली फिर भी मुस्तकिल होने की कोई आशा नहीं होगी। इसलिये हो सकता है कि वह कुछ गड़बड़ी करने की कोशिश करें। लेकिन जब मुस्तिकल हो जायंगे तो समझेंगे कि हमारी नौकरी मुस्तकिल है, उस समय वह डरेंगे, कि अगर कोई गड़बड़ी करेंगे तो उनकी नौकरी चली जायगी और वह रोटियों के लिये मुहताज हो जायंगे।

ऐसी दशा में आज करीब-करीब पांच वर्ष सरकारी रोड वेज विभाग को काम करते हो गये हैं। मैं आप के द्वारा सरकार से अपील करना चाहता हूं कि जितनी जल्दी हो सके इसको मुस्तकिल कर दिया जाय। इसके साथ-साथ हमारे मित्रों ने जो इसको सिलेक्ट कमेटी में भेजने का प्रस्ताव रखा है मैं उसका विरोध करता हूं और सरकार का जो बिल है उसका समर्थन करता हूं और आशा करता हूं कि श्री चरणसिंह जी महाराज जिन्होंने मेरे प्रान्त से जमींदारी का उन्मूलन कर के किसानों के अन्दर जागृति पैदा कर दी है तो उसी प्रकार वह रोडवेज विभाग को स्थायी कर के उत्तर प्रदेश की जनता का हौसला बढ़ायेंगे और इसी के साथ-साथ कर्मचारियों का भी हौसला बढ़ायेंगे और दिन दूनी रात चौगुनी हमारी सरकार राष्ट्रीयता की तरफ अग्रसर होगी और तरक्की करेगी।

श्री शिव नारायण (जिला बस्ती)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस सदन में पहले वक्त से दूसरे वक्त तक माननीय उपाध्याय जी को सुनता रहा लकिन मैं अफसोस के साथ कहना चाहता हूं – वह इस समय हाउस में बैठे हुये नहीं हैं–कि उन्होंने जो आज वकालत की वह वैसी ही थी जैसे कि महात्मा तुलसी दास जी ने कहा है कि:

स्वारथ लाग करें सब प्रीती,
सुर, नर , मुनि सब की यह रीती।

श्री रामेश्वर लाल (जिला देवरिया)—पहले कौन है?

श्री शिवनारायण—परेशान न होइये। आपका सोशलिज्म फेल हो रहा है चौराहे पर। माननीय उपाध्याय जी ने खुला संकेत किया कि "आई विल फ्लाई ओवर हियर।" चन्द हफ्तों में वह उस पार से इस पार शायद उड़ आयें। तो उपाध्यक्ष महोदय, आज सोशिलिस्टिक प्रोग्राम महात्मा गांधी का है, पंडित नेहरू का यह आदेश है और उसको हमारी सरकार कार्यान्वित कर रही है। मुझे आज खुशी है कि यह विभाग चौधरी चरण सिंह के हाथों में सौंपा गया है जिन्होंने जमींदारी उन्मूलन में अपना बल लगाया। इतना ही नहीं, २८ हजार पटवारियों को उन्होंने ठीक किया और उसका नमूना आज हाउस के सामने है और प्रान्त के कोने-कोने में है जिसके कारण चौधरी साहब का नाम इस सिरे से उस सिरे तक चमक रहा है।

(इस समय ४ बज कर ७ मिनट पर श्री अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुये।)

जैसा कि हमारे भाई शिवमंगल सिंह जी ने कहा, हमें आशा है कि इस रोडवेज विभाग में जो खराबी है उसको वह दूर करेंगे। हमारे माननीय उपाध्याय जी ने कहा कि गवर्नमेंट की २,०५० गाड़ियां चल रही हैं जिनसे उसको १२ लाख की आमदनी होती है और ९,४०० गाड़ियां प्राइवेट लोगों की चलती हैं और जिनसे १ हजार के हिसाब से ९० लाख की आमदनी होती है। तो १२ लाख की आमदनी कोई बहुत ज्यादा नहीं है। धन बांटने की हमारी सरकार की नीति है। इसीलिये १२ लाख की आमदनी है। प्राइवेट लोग ८०–९० आदमी लादते हैं थे और मन मानी चलाते थे। ४ बजे छूटने का टाइम होता था तो ८ बजे गाड़ी छूटती थी। थानेदारों या भाई उपाध्याय जी ऐसे बड़े-बड़े मोटर वालों की जी हुजूरी करते थे। तो गवर्नमेंट ने एक बड़ा अच्छा कदम उठाया है। हमारा जो सोशलिज्म का प्रोग्राम है हम उसको कर रहे हैं लेकिन जो हमारे सोशलिस्ट भाई हैं ये चौराहे पर खड़े चिल्लाते रहेंगे। इस गवर्नमेंट ने जब जमींदारी उन्मूलन किया तो गालियां दी गयीं कि ये सफेद टोपी वाले क्या कर रहे हैं। लेकिन यह सरकार वही कर रही है जो फ्रेन्च रेवोल्यूशन में नारे लगाये गये थे। हम वही कर के दिखा रहे हैं। इसलिये यह जो १२ लाख की आमदनी पर माननीय उपाध्याय जी ने आपत्ति की है वह नहीं होनी चाहिये थी। जनता को सरकार लूट नहीं रही है। छ पैसे में हम चारबाग से दारुलशफा आज पहुंच जाते हैं। और हमें सन् १९३४ की भी बात याद है जब एक-एक तांगेवाला दो-दो रुपया मांगता था। उनको तो सरकार का आभारी होना चाहिये कि यह सरकार धन धरती को बांट रही है और जनता को सुविधा दे रही है। हर पैसेन्जर जो बाहर से आता है चाहे वह अमीर हो या गरीब, छै पैसे में अपने स्थान को पहुंच जाता है। सरकार जो धन कमा रही है उसको वह पंचवर्षीय योजना में लगा रही है, सड़कें बनवा रही है, बिजली लगवा रही है। आज जनता कहती है कि कि ट्यूबवेल्स लग रहे हैं, नहरें बन रही हैं। हम एक झोपड़ी भी अगर कहीं बनवा देंगे तो जब सन् ५७ में हम आयेंगे तो यह कह सकेंगे कि हमने यह बनवाया था। लेकिन आप क्या कहेंगे। तो श्रीमन्, आज जनता भी सब समझती है, यह न समझिये कि हम ही बड़े पंडित हैं। हमारा जो एक-एक वोटर गांव में बसा हुआ है वह कहता है कि हम किसको सौंप दें। वह कहती है कि देश के अच्छे-अच्छे आदमी तो सब वहीं हैं, जैसे श्री जवाहर लाल जी, डाक्टर सम्पूर्णानन्द जी, पंत जी और उधर से भी टूट कर लोग इधर चले आ रहे हैं। लोहिया साहब ने तोड़ दिया।

श्री अध्यक्ष---यह विधेयक का भाग नहीं है।

श्री शिवनारायण---अध्यक्ष महोदय, तो मैं बता रहा हूं कि जो सोशलिस्ट भाई कहते हैं कि सरकार कुछ नहीं कर रही ही, सरकार प्रैक्टिकली कर रही है और जो उनके नारे वद थे फेल हो रहे हैं।

माननीय उपाध्याय जी ने कम्पेन्सेशन का जिक्र किया। मैं कहना चाहता हूं कि जब हमने जमींदारी अबालिशन में कम्पेंसेशन तय किया तब उन्होंने बड़ा विरोध किया कि कम्पेंसेशन क्यों दिया जा रहा है। आज हमारे भाई ने कहा कि ज्यादा से ज्यादा कम्पेन्सेशन दिया जाय। हम कम्पेन्सेशन एक लिमिट के अन्दर दे रहे हैं जो बिलकुल जायज है। हमारे सोशलिस्ट भाइयों को ठंडे दिल से सोचना चाहिये और नेशनलाइजेशन के मामले में उनको गवर्नमेंट से दो कदम आगे रहना चाहिये। हम समझते थे कि वह इस बिल को वेलकम करेंगे लेकिन उन्होंने कहा कि इसको सेलेक्ट कमेटी में भेज दिया जाय। जब बिल हमारा सेलेक्ट कमेटी में जाता है और वहां से लौट कर आता है तो वही सेलेक्ट कमेटी के मेम्बरान उस पर झख मारते हैं और बहस करते हैं।

श्री अध्यक्ष---आप इन शब्दों को वापस ले लें तो अच्छा है।

श्री शिवनारायण---मैं वापस लेता हूं। वही मेम्बर जो कमेटी में बैठते हैं उस पर ज्यादा बहस करते हैं। हम तो ऐसा समझते हैं कि जो सेलेक्ट कमेटी के मेम्बरान हों जब वह बिल यहां आये तो उसको अपने डिसीजन को सिर्फ वेलकम करना चाहिये और कुछ नहीं करना चाहिये। हम यही चाहेंगे कि शायद यही नियम भी है। लेकिन जब कोई नया बिल आया तो हमारे भाई उपाध्याय जी, राजनारायण जी या तिवारी जी कह देते हैं कि बस सेलेक्ट कमेटी में भेज दिया जाय। कोई भी सेलेक्ट कमेटी में पढ़ कर नहीं जाते हैं। मुझे भी एक दो बार सेलेक्ट कमेटी में जाने का अवसर हुआ है। कौन पुस्तकें बांध कर वहां जाता है? यहां ले आते हैं और कहते हैं कि हम यह रिपोर्ट लाये हैं यह उसकी राय है। लेकिन मैं गवर्नमेंट से कहना चाहता हूं कि जो बोर्ड बना है सातवीं धारा में उसमें उन्होंने तीन कर्मचारियों को रखा है। मैं चाहता हूं कि सरकार एक प्राइवेट आदमी को रखे और एक्सपर्ट को रखे। अगर मदनमोहन जी को रख लिया जाय तो कोई अनुचित नहीं होगा क्योंकि उनको तजुर्बा है। आज वह रेलेवेंट बोल रहे थे। उसको श्री चरण सिंह जी ने भी माना। वह इस विषय में बहुत चतुर हैं क्योंकि वह स्वयं मोटर मालिक हैं। उन्होंने बड़े अच्छे ढंग से इसको पुट किया। तो मैं चाहता हूं कि जो बोर्ड बना हुआ है उसमें एक प्राइवेट आदमी को रखें ताकि बाहर के आदमियों को भी मौका मिले। पब्लिक और गवर्नमेंट दोनों के कोआपरेशन से बोर्ड बने तो बहुत अच्छा है।

दूसरी बात मैं गवर्नमेंट से यह कहना चाहता हूं कि कैंसिलेशन आफ परमिट के सिलसिले में मैंने स्वयं मोटर मालिकों से बात की। वह यह कहते हैं कि भाई आप हमारी इस चीज को सरकार तक पहुंचा दो कि अगर ड्राइवर गलती करता है तो हमारा लाइसेंस क्यों कैंसिल हो जाता है? अगर ड्राइवर गलती करता है तो उसकी सजा होनी चाहिये। इसलिये हम गवर्नमेंट से चाहेंगे कि अगर ड्राइवर गलती करता है तो उसकी चेकिंग हो और इस मामले में मोटर मालिकों का गला न काटा जाय।

दूसरी बात मैं यह गवर्नमेंट से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि हमारे रोडवेज के कर्मचारियों की सर्विसेज परमानेंट कर दी जांय। कोई भी रोडवेज का सर्वेन्ट जिम्मेदारी नहीं ओढ़ता। बड़े अफसर छोटे को पीसते हैं। कंडक्टर और ड्राइवर की ज्वाइंट रेस्पांस्बिलिटी होती है। कंडक्टर ने पीछे से दो को बिठा लिया उसमें दोनों मुअत्तल हो जाते हैं। बाज वक्त में एक आदमी छूट जाता है और दूसरा सजा पा जाता है। यह सरकार से कहा जाय कि इस क़िस्म की गड़बड़ी है उसकी चेकिंग होना जरूरी है ताकि वह गरीब आदमी बेचारे पिसने

न पायें । उनकी सर्विसेज को परमानेंट किया जाय। उनकी वर्कशाप में भी गड़बड़ी है। अगर कोई मोटर रास्ते में कहीं पर खराब हो जाती है तो वह १, १ और २, २ दिन तक वहां पर खड़ी रहती है वहां पर कोई पहुंचता नहीं है। इसकी तरफ भी सरकार को ध्यान देने की निहायत जरूरत है। कहा जाता है कि बिजनेस बनिया कर सकता है और सरकार नहीं कर सकती है लेकिन अब यह सरकार वह बनिया की सरकार नहीं है। अब यह रेजीम राजा महाराजों का नहीं रहा है। आज तो यहां पर जनतंत्र का राज्य है और जनता जनार्दन का राज है। हर जनता के आदमी को यह अधिकार है कि वह अपनी गवर्नमेंट को हर पांचवें साल के बाद बदल सकता है। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि गवर्नमेंट की इस बात को नोट करना चाहिये।

जनता के सुख और दुख का ख्याल जितना उपाध्याय जी को है हमको भी उससे कम नहीं है और हर कांग्रेस वाले को उसका पूरा ख्याल है। जनता को टिकट लेने में जरूर तकलीफ होती है लेकिन टिकट लेने के बाद वह बोरे की तरह से नहीं लाद दिया जाता है। वह वहां बैठ कर आराम महसूस करता है। प्राइवेट सेक्टर पर बसेज चलाने की बात कही गयी। उन सड़कों की हालत बहुत खराब है तो उनकी हालत सुधारने की जरूरत है। पहले उनकी हालत को ठीक किया जाय तब दूसरी जगह उनको कर दिया जाय। प्राइवेट आपरेटर्स अगर उन पर अपनी बसेज को चलाते हैं तो उनको नुक्सान होता है और सरकार कोई मुआविजा नहीं देती है। इसलिये सरकार की ड्यूटी है कि उन सड़कों की हालत को दुरुस्त करे ताकि उनको सुविधा हो। कहा जाता है कि मोटर मालिक दिल्ली में रिक्शा चलाते हैं। यह कौन सी बड़ी बात है? जमींदारी खत्म होने के बाद जमींदार हल चलाते हैं। अब तो यह हालत है कि नीचे वालों को ऊपर लाना है और ऊपर वालों को बराबर लाना है। हमारे प्रेसीडेंट ने भी यही आवाज उठायी है कि बड़ों को नीचे लाना है और नीचे वालों को ऊपर उठाना है। इसलिये मेरा यह निवेदन है कि रोडवेज के जो छोटे कर्मचारी हैं जिनकी तनख्वाह बहुत कम है। ४५ रुपये तक जो रुपया पाते हैं उनकी तनख्वाह कम से कम ९० रुपये कर दी जानी चाहिये। उन लोगों के खाने पीने का प्रबन्ध नहीं है उसको भी करना जरूरी है। जब बस्ती से मोटर जाती है तो वह बांसी में रात को रहती है। वहां पर उनका कोई पुरसा हाल नहीं है। वह सरकारी नौकर हैं लेकिन उनके लिये वहां पर कोई खाने पीने का इन्तजाम नहीं है और उनके रहने का भी कोई इन्तजाम नहीं है। इसलिये उनके लिये यह सब इन्तजाम करने की जरूरत है। उनके लिये दवा दारू का प्रबन्ध होना चाहिये और उनको सब तरह की सुविधा दी जाय। यह आवश्यक बात है और इस पर सरकार को विचार करने की जरूरत है। तब वह जाकर आनेस्टी के साथ सरकार की सेवा करेंगे और वह यह समझेंगे कि यह वस्तु हमारी ही है और यह सरकार भी हमारी है और यह राष्ट्रीय वस्तु है। हममें से हर एक का कर्तव्य है कि इसको अच्छी तरह से चलाने की चेष्टा करें। आज वहां पर हालत यह है कि कोई जिम्मेदारी लेने को तैयार नहीं है। वह यह समझते हैं कि यह सरकार हमारी नहीं है। आज इंग्लैन्ड में क्या है? वहां पर डेमोक्रेटिक सरकार है। वहां पर उसके जितने सरकारी कर्मचारी हैं वह यह समझते हैं कि वी आर दि गवर्नमेन्ट। वह इस बात को समझते हैं कि उनकी ही वह सरकार है। हमारे यहाँ यह बात नहीं है। यहां की जनता भी यही समझती है कि हमारी जमीदारी गयी और यह सब मोटर भी गये तो जहन्नुम में जाये यह सरकार, हमको परवाह नहीं है। एक दो गांव की जमींदारी गयी उससे तो आप इतने चिन्तित हैं लेकिन आपको यह चिन्ता नहीं है कि हमारे सारे देश की जमींदारी को ही दूसरे देश हड़पना चाहते हैं। क्या यह अधिक चिन्ता की बात नहीं है? हम लोग बाउन्डरी पर रहते हैं वहां पर किसी समय खतरे का समय आ सकता है। तो हमको देश की रक्षा की जरूरत है और उसके बचाने के लिये कन्धे से कन्धा लगा कर और कन्धे पर बन्दूक रख कर देश को बचाने का काम करना है। नेपाल के पास हमारा इलाका होने से हम कटिबद्ध होकर देश की रक्षा करने के लिये तैयार हैं। देश की रक्षा करने के लिये भारत के प्रत्येक नागरिक को तैयार होना है और इसी को सामने रख कर सबके बाजू को मजबूत करना है ताकि देश देशान्तर में जो हमारी आवाज है और हमारे देश ने जो दुनिया को शांति

[श्री शिवनारायण]

का सन्देश दिया है उसको हमारे पूज्य नेता पं० जवाहर लाल चारों तरफ फैला सकें, इसी तरह से हमको अपने रोडवेज के छोटे कर्मचारियों की ओर ध्यान देने की जरूरत है ताकि वह लोग मुस्तैदी के साथ सरकार का काम कर सकें और सरकार से हम यह कहना चाहते हैं कि वह इस बात का ध्यान रखे। यह जो बड़े-बड़े मोटर मालिक हैं, बड़े-बड़े पूंजीपति हैं उनके बारे में हमारी तो यह फर्म ओपीनियन है कि धन धर्ती बंटनी चाहिये। हमारे देश में ७० प्रतिशत लोग गरीब हैं और मुट्ठीभर लोगों के हाथ में धन है। इस देश का तभी कल्याण होगा और तभी रोडवेज और मोटरों का कल्याण होगा। मोटर वाले भी चौधरी साहब से आशा लगाये हुये हैं कि जस उन्होंने जमींदारी खत्म की वैसे ही वह पूंजीवाद को भी खत्म करेंगे। इसी से देश का कल्याण होगा। इन शब्दों के साथ सेलेक्ट कमेटी में भेजे जाने का जो प्रस्ताव है उसको नामंजूर करता हूं और इसको पास किया जाय।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी (जिला आगरा)—अध्यक्ष महोदय, मैंने आज उपाध्याय जी के भाषण को बड़े गौर से सुना। मैं आशा करता था कि उनके भाषण से कोई ऐसी तस्वीर निकलेगी जिस पर अच्छी प्रकार से विचार किया जा सके। उनको सुनने के बाद जो बात समझ में आई वह केवल यह कि कंपेन्सेशन ज्यादा मिले, इसके अतिरिक्त और कुछ तथ्य की बात उसमें से नहीं निकली। मेरी समझ में नहीं आया कि एक ही सड़क पर रोडवेज और प्राइवेट मोटर्स किस प्रकार से चलेंगी। इसके अतिरिक्त जहां तक राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण की बात है, वह चित्र तो जैसा पहले धुंधला था उससे भी अधिक धुंधला हो गया। मैं नहीं समझ सका कि जिसे वे राष्ट्रीयकरण कहते हैं उसका उदाहरण कहां देखने को मिलता है और भी स्थानों पर जहां राष्ट्रीयकरण हुये हैं वहां वह स्टेट कैपिटलिज्म के ही रूप में है।

जहां तक कोआपरेशन की बात है उसमें भी शेयर होल्डर्स होते हैं। बैंक और इंश्योरेंस कंपनीज में भी शेअर होल्डर्स होते हैं। उनमें उनकी पूंजी कम है उस पूंजी से जो कि प्राइवेट आपरेटर्स अपनी मोटरों में लगाये हुए हैं। फिर बैंकों और इन्श्योरेंस कम्पनियों के राष्ट्रीयकरण पर इतना जोर दिया जाता है तो ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण पर इतनी आपत्ति क्यों? ऐसा प्रतीत होता है कि समाजवाद का काल्पनिक भव्य भवन जो हमारे सामने प्रस्तुत किया जाता था उसकी बुनियाद रीअलिटी (वास्तविकता) के पहले ही झोंके में हिलडुल गयी। जहां तक ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण की बात है, इस सम्बन्ध में मैं एक बात निवेदन कर देना चाहता हूं कि अगर यहां राष्ट्रीयकरण आज हो रहा है तो उसका दोष या श्रेय इन प्राइवेट आपरेटर्स को ही है। सरकार ने पहले एक स्कीम रक्खी थी, जैसा कि उपाध्याय जी ने कहा, जिसमें मोटर मालिक, रेलवे और गवर्नमेंट तीनों का हिस्सा होने वाला था। लेकिन मोटर मालिकों ने उसको अस्वीकार कर दिया। उस वक्त शायद उनकी धारणा यह हो कि सरकार रोडवेज को चला ही न सकेगी। अगर रेलवे उसमें नहीं आती या नहीं आयी तो उससे मोटर आपरेटर्स को और भी अधिक लाभ हुआ होता क्योंकि उससे उनके और सरकार के ५०—५० प्रतिशत अथवा ४९—५१ प्रतिशत शेअर्स हो जाते। उनकी गाड़ियां भी लग जातीं और उनका रोजगार भी बना रहता। लेकिन उस वक्त उस स्कीम को उन्होंने ठुकरा दिया। उसका परिणाम आज यह हुआ कि राष्ट्रीयकरण हो रहा है।

बावजूद इसके कि आज उपाध्याय जी ने अपने संगठन के बारे में आश्वासन दिये हैं, मैं यह कह सकता हूं कि कुछ जगहों को छोड़ कर अन्य स्थानों पर जनता को प्राइवेट आपरेटर्स से जो शिकायतें थीं, जो तकलीफें थीं, वे आज भी उसी तरह विद्यमान हैं। आप प्राइवेट रूट्स पर चले जाइये, वहां खूब ओवर लोडिंग होती है। इसके अलावा जितना दुर्व्यवहार पहले होता था उतना दुर्व्यवहार आज भी होता है जो सबसे ज्यादा चोट पहुंचाने वाली चीज है। मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ कि उपाध्याय जी ने अच्छी सर्विस का मुकाबला उसकी आमदनी से किया। यही तो कैपिटलिस्ट वैल्यूएशन है। जितना रुपया लगा है उससे ज्यादा से ज्यादा मुनाफा कमाना

ही पूंजीपति का लक्ष्य होता है और इसी के लिये उनका सारा प्रयत्न होता है । लेकिन उनको क्यों नहीं ज्यादा मुनाफा होगा । प्राइवेट आपरेटर्स को कोई पैसेंजर हाल तो नहीं रखने पड़ते, कोई रेगुलर सर्विस तो उनकी रन नहीं करती । उनकी गाड़ी वक्त पर भी नहीं चलती जब तक कि वह भर नहीं जाती और ओवरलोडिंग तो होती ही है । लेकिन जब रोडवेज की बसेज उनको चाहे खाली जाना पड़े लेकिन उनको समय पर ही जाना पड़ता है । इसके अलावा उनके यहां चेकिंग स्टाफ और इनफोर्समेंट स्क्वाड भी रखे जाते हैं यह सब खर्चा होने के बाद १२ लाख मुनाफा निकला है । अगर इनफोर्समेन्ट स्क्वाड तथा अन्य सुविधाओं का खर्चा इसमें से निकाल दिया जाय तो रोडवेज की भी ज्यादा आमदनी होने लगे । लेकिन यहां पैसेंजर्स को ऐमिनिटीज प्रोवाइड करनी होती है । फिर आमदनी तो कम होगी ही । मैं समझता हूं कि सारी जनता ने ही इस रोडवेज का स्वागत किया है और यह कदम जो एक बार ले लिया गया है उसको पीछे भी नहीं हटाया जा सकता है । यह बात सही है कि प्लानिंग कमीशन ने यह अवश्य कहा है कि ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइजेशन करने के बजाय गवर्नमेंट और चीजों की तरफ पहले ध्यान दे । दो दृष्टियों से यह आवश्यक है । एक तो इम्पलायमेंट की बात है । पर मेरे ख्याल से इम्पलायमेंट तो रोडवेज में ज्यादा मिलता है बजाय प्राइवेट बसेज के । क्योंकि यहीं खर्चा ज्यादा होता है । रोडवेज के वर्कशाप आदि में काफी आदमी लगे हुये हैं और उनका एवरेज जहां फी गाड़ी ७ आदमी का पड़ता है, वहां प्राइवेट आपरेटर्स के यहां ४ का एवरेज पड़ता है । दूसरी बात प्रायरिटी की है, हमारे साधन सीमित हैं । जो कैपिटल रिसोर्सेज हैं वे किस तरह से ज्यादा से ज्यादा उपयोगी हों इस दृष्टि से यह ठीक हो सकता है कि सरकार ट्रांसपोर्ट को छोड़ कर और उद्योगों की तरफ पहले तवज्जह दे । लेकिन जैसा कि मैंने कहा कि यह कदम उठाया जा चुका है और अब वापस नहीं हो सकता, हां यह हो सकता है कि पब्लिक कैरियर्स को अभी न लें और प्राइवेट आपरेटर्स को फिर एक बार मौक़ा दें कि वे गुड्स सर्विस कितनी अच्छी तरह और संगठित रूप में चला सकते हैं और कितनी जनता को सुविधा दे सकते हैं । क्योंकि अभी हमको बहुत से रूट्स पैसेंजर्स सर्विस के लिये लेने हैं । तो पहले हम उनको ज्यादा से ज्यादा सुविधाजनक बनाने का प्रयत्न करें और तब तक प्राइवेट आपरेटर्स को गुड्स सर्विस का मौका अवश्य दें । इस प्रकार से मैं समझता हूं कि जो प्लानिंग कमीशन की मंशा है वह भी बहुत कुछ पूरी हो जायगी और हमारा कैपिटल पैसेन्जर सर्विस पर अधिक खर्च होगा । एक बात और भी है कि ट्रान्सपोर्ट का नेशनेलाइजेशन केवल जनता के सुख और सुविधा के हिसाब से ही नहीं है बल्कि हमारे स्ट्रेटेजिक और डिफ़ेंस के प्वाइंट आफ व्यू से भी बहुत महत्व का है, और जब हमने एक बार इस ओर कदम उठा लिया तो अब उसको वापस नहीं ले सकते ।

इस बिल में और भी कई बातें हैं जिनमें कुछ सुधार हो सकता है और जैसा कि माननीय उपाध्याय जी ने कहा मैं उनसे सहमत हूं कि जिस बोर्ड की स्थापना का इसमें जिक्र है वह बिलकुल यकतरफा चीज हो जाती है, उस में दूसरे इन्टरेस्ट्स का भी प्रतिनिधित्व होना चाहिये और उन हितों का तो अवश्य होना चाहिये जिन के ऊपर राष्ट्रीयकरण से प्रभाव पड़ता है । इसी तरह से कम्पेन्सेशन की जो बात है उसमें कुछ सुधार किया जा सकता है । मैं नहीं जानता कि इस तरह से यूनिफार्म कम्पेनसेशन देना सही होगा या नहीं । मेरा कहना यह है कि मान लीजिये कि एक आदमी की दस गाड़ियां चलती हैं और एक आदमी की एक ही गाड़ी चलती है तो जिसकी एक गाड़ी चलती है उसको कुछ अधिक दर से दिया जाय और जिसकी दस चलती हैं उसको कम दिया जाय, तो इस तरह से एक ग्रेडेड दर मुआवजे की रखने की बात भी सोची जा सकती है ।

एक बात और भी है जिसके ऊपर मुझे थोड़ी सी आपत्ति है और वह यह है कि इसमें कहा गया है कि रोड़वेज की जो बसें होंगी उसको परमिट वगैरह से मुक्त कर दिया जायगा । इसमें लिखा हुआ है कि कोई नेसेसिटी ट्रान्सपोर्ट की गाड़ियों को परमिट की नहीं होगी । जहां तक मेरा ख्याल है सीट्स आदि का नियंत्रण परमिट से ही रहता है ।

[श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी]

अगर कानून में सवारियों का नियंत्रण या केपिसिटी मुक़र्रर न होगी तो जिसकी तबियत में जितने आवेंगे बैठावेगा। इसलिये इस तरह का नियंत्रण रहना चाहिये और यह बात कुछ उचित नहीं मालूम होती। इसके अलावा मुझे एक बात यह भी कहनी है कि यह सिद्धान्ततः ग़लत है कि ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर का डुएल फंक्शन रहे। एक तरफ तो वह एडमिनिस्ट्रेटिव हेड है ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट का और दूसरी तरफ वह उसके कार्मशियल बिजिनेस को भी रन करता है। यह निश्चय है कि जहां पर कार्मशियल इन्टरेस्ट डोमिनेट करते हैं वहां पर फेयर डीलिंग नहीं हो सकती। यह स्वाभाविक है कि ऐसी आमदनी की ओर उनका अधिक ध्यान रहे और कम्पटीशन करने वाले प्राइवेट आपरेटर्स को पूर्णतः न्याय न मिले। मेरे सामने एक केस आया कि जिसमें एक टैक्सी के परमिट के लिए दरख्वास्त दी गई थी, वहां लोगों को वाकई टैक्सी की जरूरत थी लेकिन उसको यह कह कर आर० टी० ओ० के यहां से लौटा दिया गया कि रोडवेज की गाड़ी चल रही हैं इसलिये उसकी जरूरत नहीं है। और वाकया यह था कि उसके बीसों मील आस-पास भी टैक्सी नहीं थीं। जो मौजूदा एडमिनिस्ट्रेशन है उसमें इस तरह से परमिट का रिफ्यूज होना स्वाभाविक है। जब कार्मशियल साइड देखी जाती है तो देखा जाता है कि हमारी आमदनी कैसे बढ़ सकती है और कैसे दूसरों को कम्पटीशन में न आने दिया जाय। अगर ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर का सम्बन्ध रोडवेज से नहीं रहता तो जो कुछ दोनों पक्षों के लिये न्यायसंगत होगा उसको ही वह करेगा। मैं समझता हूं कि जैसे-जैसे रोडवेज का काम बढ़ेगा वैसे ही ट्रांसपोर्ट कमिश्नर की जिम्मेदारी भी बढ़ती जायगी। आज भी डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर रोडवेज और एडमिनिस्ट्रेशन अलग-अलग रहते हैं लेकिन मैं समझता हूं कि यह दोनों विभाग अलग-अलग रहने चाहिये। अन्त में मैं यह निवेदन करूंगा कि यह कुछ चीजें ऐसी हैं जिन पर अभी और विचार हो सकता है और अगर सेलेक्ट कमेटी को यह बिल भेजा जाय तो लम्बी अवधि की जरूरत नहीं है, यह तीन चार रोज वह रिपोर्ट दे सकती है और उसमें सुधार हो सकता है।

श्री जयेन्द्र सिंह बिष्ट (जिला टेहरी-गढ़वाल)---माननीय अध्यक्ष महोदय, प्रस्तुत बिल जो सदन में पेश है उस पर बहुत काफी बहस हो चुकी है, मैं उसका स्वागत करता हूं किन्तु माननीय मदन मोहन जी ने जो संशोधन रखा है उसका भी समर्थन करता हूं। इस बिल में जहां तक प्राइवेट आपरेटरों का सम्बन्ध है उनको कुछ देना चाहते हैं उससे हम भी सहमत हैं। अगर बिजनेस की दृष्टि कोण से देखा जाय तो मुझे इसका अनुभव नहीं है कि प्राइवेट गाड़ियों को ज्यादा आमदनी होती है या रोडवेज को लेकिन हमको यह देखना चाहिये कि जनता की सुविधा की दृष्टि से किससे फायदा है। जहां तक हम देखते हैं रोडवेज की जो सरकारी बसें हैं उसमें जनता को अधिक सुविधा ही मिलती है बजाय प्राइवेट गाड़ियों के। इस बिल में मंत्री जी ने प्राइवेट ओनर्स के लिये मुआविजा देने की व्यवस्था की है लेकिन मैं यह जानना चाहता हूं कि उन गरीब ड्राइवरों के लिये, क्लीनर्स, चेकर्स और क्लर्कस् जो प्राइवेट गाड़ियों के हैं और जो बेरोजगार हो जायंगे उनके लिये इस बिल में क्या समाधान है। मैं चाहता हूं कि अगर सरकार प्राइवेट गाड़ियों के मालिकों को मुआविजा देती है तो कम से कम उन प्राइवेट यूनियन्स के ड्राइवर्स, क्लीनर्स, चेकर्स और क्लर्क्स वगैरः हैं उनकी रोजी और रोटी की व्यवस्था अवश्य की जाय। यह मैं मानता हूं कि इस बिल के पास होने के बाद भी माननीय मंत्री जी सारे प्रदेश में अपनी गाडियां नहीं चला सकते हैं और न चलायेंगे। मैं यह कहता हूं कि खास कर पर्वतीय इलाके में यदि मैं माननीय मंत्री जी से यह अर्ज करूं कि हमारे यहां रोडवेज चलाई जायं तो वे हमारी रिक्वेस्ट को स्वीकार नहीं करेंगे क्योंकि वहां सड़कें अच्छी नहीं हैं। तो अब जब सारे प्रदेश में इस कानून से फायदा नहीं पहुंचता है तो हम यह चाहते हैं कि इसको इस तरीके से किया जाय जैसा कि शिव मंगल सिंह जी ने कहा कि मोटर की आमदनी से थोड़े लोगों को मोटा न बनाइये, तो मैं उसी तरीके से कहता हूं जहां सरकार व्यवस्था नहीं कर सकती है वहां जैसा उपाध्याय जी ने कहा कि सरकारीकरण न करके राष्ट्रीयकरण किया

जाय। जैसे कुमायूं है गढ़वाल है, और वहां मोटर ओनर्स की यूनियन्स हैं मैं चाहता हूं कि वहां राष्ट्रीयकरण हो और अगर राष्ट्रीयकरण न भी हो, तो कम से कम वहां पर ऐसी व्यवस्था कर दें कि वहां पर कोआपरेटिव सोसाइटीज फ़ार्म करने की व्यवस्था हो जाय ताकि मोटर यूनियन वाले भी शेयर्स लें और जनता भी उसमें अधिक से अधिक शेयर्स खरीदे। उसमें सौ रुपये के शेयर रख दें या और अधिक रख दें लेकिन और सभी लोग उसमें शेयर खरीदें जिससे उसका फायदा सिर्फ चन्द लोग ही न उठावें। बल्कि उससे पूरी जनता को फायदा हो, सार्वजनिक फायदा हो। इसके साथ ही जो नये परमिट्स दिये जाते हैं वह भी अब प्राइवेट व्यक्तियों को न दिये जायं, बल्कि कोआपरेटिव के आधार पर दिये जायं। गवर्नमेंट ट्रान्सपोर्ट कोआपरेटिव सोसाइटीज की व्यवस्था करे और उनको नये परमिट्स दिये जायं। इससे जनता का भी फायदा होगा और सरकार को भी मुआवजा देने की व्यवस्था न करनी पड़ेगी। माननीय शम्भूनाथ जी ने कहा कि उनको स्ट्रेटेजिक प्वाइंट आफ़ व्यू से भी देखना है। सरकार को राष्ट्रीयकरण करना चाहिये लेकिन सरकार विवश है। स्ट्रेटेजिक प्वाइंट हैं लेकिन वहां सड़कें नहीं हैं जिससे सरकार वहां अपनी गाड़ियां चलाने में असमर्थ है। इसलिये मैं इस बिल का स्वागत करता हूं और इसके सिद्धान्तों से पूरी तरह से सहमत हूं। लेकिन इसमें कुछ खामियां हैं जिन पर प्रवर समिति में इसे भेज कर विचार करना बहुत आवश्यक है। यह कोई जरूरी नहीं है कि १५ रोज की मियाद दे दी जाय, मंत्री जी अगर चाहें तो १० रोज या हफ्ते भर के अन्दर इसको प्रवर समिति में भेज कर इस पर विचार कर सकते हैं और खास कर गाड़ियों का इसमें ग्रेजुअल रिप्लेसमेंट हो। इसमें यह रक्खा गया है कि सब से पहले वे गाड़ियां हटाई जायंगी जो सब से पुरानी हैं। मैं इसमें यह सुझाव देना चाहता हूं कि सब से पहले उनको हटाना चाहिये जिनके पास अधिक मोटरें हैं। एक व्यक्ति के पास १०-१२ मोटरें हैं पहले उनको रिप्लेस कर देना चाहिये न कि एक गाड़ी वाले को। इसमें यह होना चाहिये कि अधिक से अधिक लोग फायदा उठा सकें और इसलिये विकेन्द्रीयकरण कर देना चाहिये ताकि अधिक से अधिक लोगों को फायदा हो और खास कर जो बेरोजगारी इससे बढ़ रही है उसका इन्तजाम हो सके। ड्राइवर्स को वर्कशाप में भेज कर उनको ट्रेनिंग दी जाय ताकि वे रोजगार में लग सकें। मैं चाहता हूं कि यह बिल अवश्य प्रवर समिति को भेजा जाय।

श्री रतनलाल जैन (जिला बिजनौर)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने श्री उपाध्याय जी के भाषण को गौर से सुना और मुझे यह आश्चर्य हो रहा था कि यह भाषण एक समाजवादी का है या किसी और का है। उनके जो सिद्धान्त थे समाजवाद के उन सिद्धान्तों पर कुठाराघात किया गया है इस भाषण में। हमेशा वह राष्ट्रीयकरण का गीत गाया करते थे लेकिन आज इसमें दूसरी बात कही गई। कम्पेनसेशन के सम्बन्ध में जमींदारी एबोलीशन के वक्त उन्होंने इसका विरोध किया और मुझे आश्चर्य मालूम हुआ कि किस तरह से उनके दल के व्यक्तियों ने घूम-घूम कर १० गुने का बड़ा विरोध किया और काश्तकारों को उभाड़ा कि रुपया न दें और उनको वैसे ही जमीन मिल जायगी। आज वे उस सिद्धांत का विरोध कर रहे हैं। मैं जानता हूं कि कुछ ऐसे जमींदार छोटे-छोटे हैं जिन्होंने कोई काम नहीं किया और न उसके पास रत्ती भर भी जमीन है और वे लोग मजदूरी भी अपनी आदत के अनुसार नहीं कर सकते, उनकी दशा बड़ी सोचनीय है। जब कि मोटर में काम करने वाले जितने भी व्यक्ति हैं वे एक तरह से मजदूरी का काम कर सकते हैं। आज उपाध्याय जी और उनके दल वालों को उनके ऊपर दया की नदी उमड़ पड़ी है कि ये इस स्टेट के रहने वाले हैं, इनको रोटी भी मिलेगी या नहीं? जमींदारों के लिये तो कहा गया कि उनको जरा भी प्रतिकर न मिलना चाहिये लेकिन मोटर वालों के लिये उनके हृदय में दया उमड़ पड़ रही है और कहा गया कि उनको कम्पेंसेशन अधिक मिलना चाहिये। राष्ट्रीयकरण के संबंध में हमेशा वह यह कहा करते थे कि चीजों को सरकार अपने हाथ में ले ले और उसको चलाये। आज जब राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में कह रहे थे और माननीय मंत्री जी ने उस पर प्रश्न किया तो कहने लगे कि मैं यह चाहता हूं कि एक सोसाइटी के जरिये से हो, एक कम्पनी के जरिये से

[श्री रतनलाल जैन]

हो। यह काम जब कंपनी के द्वारा होता है तो राष्ट्रीयकरण उसको नहीं कहा जा सकता। वह तो और भी बुरा है। आज मैं देखता हूं कि मिल मालिक हैं, मिलों में सैकड़ों हिस्सेदार होते हैं लेकिन उसके जो मैनेजिंग एजेन्ट्स हैं वह काफी गड़बड़ करते हैं। अतः आसानी उस कंपनी के द्वारा कैसे हो सकती है? उन्होंने प्रश्न करने पर उससे बचने के लिये कह दिया। मुझे यह सुन कर ताज्जुब हुआ।

उनको भी अनुभव है और मुझे भी अनुभव है कि जहां-जहां प्राइवेट मोटर्स चलती हैं वहां जनता को कितना कष्ट होता है उनका कोई इन्तजाम ही नहीं है। अगर मोटरों में काफी सवारी मिलेगी तो चलेंगे नहीं तो नहीं। मान लीजिये कि शाम को सात या आठ बजे मोटर चलने वाली है और कुल दो या तीन सवारियां आईं तो वह आदमी बैठे रहेंगे। वह मोटर वाले उन दो आदमियों के लिये अपनी मोटर नहीं ले जायेंगे। बहुत सी जगह लुट जाने का भी खतरा होता है तो वह भी उसे बरदाश्त करना पड़ता है। यह तमाम कठिनाइयां थीं जो आज जाती रहीं, आज रोडवेज का समय नियत है। सवारी एक हो या दो हो, वह समय से चलेगी। प्राइवेट गाड़ियों का हमेशा यह रहा है कि जब तक काफी सवारी नहीं होतीं तब तक कभी नहीं चलतीं। कभी-कभी इस सिलसिले में ज्यादा रुपया यात्रियों से लिया जाता था।

इसके अलावा कभी-कभी सवारी की जगह अगर २५ की है तो वह ५० सवारियां बैठा लेते हैं और उनको इस तरह से भरते हैं जैसे गाड़ी कोई जेलखाना या कबूतरखाना हो। आज यह आफत भी जाती रही। उनकी सीटें भी मोटरों में बड़ी रद्दी होती थीं। आज जो रोडवेज की मोटरें हैं उनमें देखिये, कितनी अच्छी सीटें हैं। हर एक आदमी उन्हें पसन्द करता है। इसके अलावा और भी बहुत सी तरह-तरह की तकलीफें थीं। अगर कहीं सब-इंस्पेक्टर साहब जाने वाले हैं तो मोटर जा नहीं सकती, खड़ी रहेगी। आज समय की पाबन्दी है। पांच-सात मिनट के अन्दर चला ही जाना है। हां, कुछ थोड़ी सी इसमें अभी दिक्कतें हैं जो दूर हो रही हैं और जल्दी ही दूर हो जायंगी।

एक बात उन्होंने कही कि मुनाफ़ा बड़ा कम होता है, मैं जानता हूं। यह जो रोडवेज चलाई गई है यह इस आशय से नहीं चलाई गयी है कि हम इससे फायदा करें। यह जनहित के लिये है और यह जनकल्याण के लिये है तो मुनाफे का प्रश्न नहीं होना चाहिये। अगर इसमें ज्यादा मुनाफा होता, एक दो करोड़ या ५० लाख रुपया अगर इसमें मुनाफा हो जाता तो मैं कहता कि सरकार ठीक काम नहीं कर रही है। यह काम सरकार को मुनाफे के लिये नहीं करना है बल्कि जनहित के लिये करना है। अगर आप मुनाफा करेंगे तो जो सहूलियतें हैं वह नहीं दे सकेंगे। या तो किराया बढ़ायेंगे या सहूलियतें नहीं दे सकेंगे तभी ज्यादा आमदनी हो सकती है। चार करोड़ के ऊपर १२ लाख की आमदनी का हो जाना उचित खर्च काट कर जो इसमें डिप्रेसियेशन होता है उसको भी कट कर, सूद को भी काट कर अगर ३ परसेंट का मुनाफा हो जाता है तो मैं कहूंगा कि सही है, काफी है और इससे ज्यादा मुनाफा नहीं होना चाहिये। यह सुन कर कि कामर्शियल लाइन पर चलना चाहिये, मुझे और भी आश्चर्य हुआ। यह सेवा की भावना से चलाई गई है। हमें कोई रोजगार या व्यापार नहीं करना है। उन्होंने प्राइवेट मोटर्स से कम्परीजन किया, वह कोई सहूलियतें नहीं देते। उनकी सीटें और गाड़ियां बड़ी रद्दी होती हैं। रास्ते में फेल हो जाती हैं और दो-दो तीन-तीन घंटे खड़ा रहना पड़ता है। रोडवेज में यह मौका बहुत कम आता है। इसमें खराब मोटरें नहीं चलने पाती हैं और इस तरह से जितनी सहूलियतें हो गयी हैं, जितनी आसानी, जितनी सुगमता और अच्छापन हो रहा है उसको देख कर हमें कहना पड़ता है कि सरकार ने यह बहुत अच्छा किया। यह सरकार कल्याण के लिये है, जनहित के लिये है, जनहित इसका ध्येय है, वही आदर्श रहना चाहिये, उसी आदर्श पर चलना चाहिये। एक बात यह कही कि रोजगार लोगों का छिन गया। रोजगार नहीं

छीना गया। अगर आज प्राइवेट मोटर वाले नहीं चलाते हैं तो उनके बदले में और कुछ लोगों को नौकरियां मिल गयीं। प्रत्येक मोटर पर जब प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में था तो आमतौर से दो ही आदमी होते थे, कहीं-कहीं तीन होते थे। ड्राइवर, क्लीनर और कहीं-कहीं उसका मालिक होता था, तीन से ज्यादा कहीं नहीं होते थे। आज अगर हिसाब लगाया जाता है तो आमतौर पर ६-७ आदमियों का औसत आता है। हां, यह जरूर है कि बहुत सी मोटरें चलती थीं और जहां यूनियन्स थे वहां वैसा होता था कि एक मोटर आज चलती है तो उसका नम्बर फिर परसों आता है, दो रोज के बाद आता है। इस प्रकार यह दो रोज की बेकारी होती थी। हम यह नहीं चाहते कि हमारे यहां की जनता, यहां के रहने वाले नागरिक बेकार रहें। दो रोज अगर बेकार होते हैं तो उससे तो बेहतर यही है कि थोड़े ऐसे काम में लगें कि पूरा काम मिले। बेकारी का प्रश्न ही नहीं आता। यह जरूर है कि उनको काम न मिल कर कुछ औरों को नौकरी मिल गई। मगर उनका यह कहना कि इससे बेरोजगारी हो गयी यह ठीक नहीं है।

उन्होंने कहा कि यूनियन से काम किया जाय। हमने यूनियन भी देखे, बहुत जगह यूनियन देखे। यूनियन वाले भी इसी बात का लिहाज करते हैं कि उनकी आमदनी ज्यादा बढ़े। वह इस पर कभी ध्यान नहीं देते हैं कि जो मोटरें चल रही हैं उनमें पूरा सुभीता है या नहीं। आज उपाध्याय जी एक यूनियन के सभापति हैं। मैं उनसे कहूंगा कि वह अपनी यूनियन का काम आदर्श कर के दिखलावें। अगर उनका काम आदर्श होगा तो कौन ऐसा है जो उसकी तारीफ़ नहीं करेगा और अगर ऐसे यूनियन बन जायेंगे तो मुझे विश्वास है कि हमारे मन्त्री जी भी उस पर पूरा ध्यान देंगे और ऐसे यूनियन को जिन्दा रहने देंगे और वहां पर कभी यह इरादा नहीं करेंगे कि सरकारी मोटर चले तो वह काम दिखलावें तो सही। जितना मुझे अनुभव है यूनियंस भी ज्यादा अच्छा काम नहीं करती। तो यह बातें मैंने इस सम्बन्ध में कहीं।

कुछ बातें जो आज विधेयक हमारे सामने है उसमें भी कहना चाहता हूं। उसमें यह बात तो बहुत अच्छी रखी है कि वर्कशाप्स भी रख सकेंगे और उनमें कुछ लोगों को शिक्षण भी दे सकेंगे, यह बात बहुत अच्छी है। इसके अलावा कुछ बातें मुझे और कहनी हैं। एक तो मैं यह समझता हूं कि अब यह जो सर्विस है मोटर, रोडवेज की यह परमानेंट है। यह अब अलग होने वाली नहीं है। लेकिन उसमें आमतौर से जो सर्विसेज है, वह परमानेंट नहीं हैं। परमानेंट न होने से वहां के काम करने वालों का दिल हमेशा ढुलमुल रहता है। माननीय मंत्री जी जरा दूसरी तरफ लगे हुये हैं। मैं उनसे अनुरोध करूंगा विशेष रूप से कि जब यह सर्विसेज स्थायी हैं या अलग नहीं होने वाली है तो इसमें काम करने वाले जो अधिकारी हैं या कर्मचारी हैं उनको अधिक से अधिक मुश्तकिल करने का प्रबन्ध किया जाय। यह उनका अस्थायी होना ठीक नहीं है, इससे उनका दिल काम करने में कम लगता है। एक चीज मैं और भी अर्ज करूंगा कि अब और सुभीते तो आमतौर से हो गये हैं मगर प्रतीक्षालय की सुविधा नहीं है। जो मुसाफिर आते हैं उनके बैठने के लिये बेंचेज का होना और पानी आदि की सुविधा होना या वहां पर कोई मकान का होना यह बहुत कम है। जहां-जहां रोडवेज है और जहां पर वह स्थायी हो गयी है वहां कोई न कोई ऐसा स्थान होना चाहिये कि जो मुसाफिर आते हैं, जिनको कि जाना होता है, वह थोड़ी देर बैठ सकें, इसके लिये उनको वहां बेंचेज मिल सकें और वहां पर पानी का सुभीता भी होना चाहिये। दो बातें तो यह कम से कम होनी चाहियें और साथ में कुछ शेड भी, छाया भी हो ताकि अगर बारिश हो जाय तो वह उससे अपनी रक्षा कर सकें, या धूप से अपने को बचा सकें। यह रोडवेज में हर जगह पर होना चाहिये।

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं कि अगर आप अपने स्वरों में उतार चढ़ाव रखें तो वे ज्यादा सुनेंगे, क्योंकि जब एक से स्वर में भाषण चलता है तो आवाज ध्यान को आकृष्ट नहीं करती।

श्री रतनलाल जैन—माननीय मंत्री जी, मैं जरा कुछ सुझाव दे रहा था, वह आप सुन लीजियेगा। एक सुझाव यह दे रहा था कि आमतौर पर जहां पर रोडवेज के ठहरने के स्थान हैं

[श्री रतनलाल जैन]

जहां से यात्री जाते हैं वहां पर मुसाफिरों के बैठने के लिये प्रतीक्षालय नहीं हैं। वहां पर यह चाहिये कि कुछ न कुछ शेड हो, छाया हो, टीन हो जहां पर कि बारिश और धूप से लोग बच सकें। बेंचेज होनी चाहिये जिन पर यात्री बैठ सकें और कम से कम पानी का प्रबन्ध हो। यह तीन बातें जरूर मैं समझता हूं कि हर जगह पर होनी चाहिये।

श्री चरण सिंह—हां, क्या-क्या होना चाहिये।

श्री रतनलाल जैन—पानी पीने का इन्तजाम, बैठने के लिये बेंचेज का इन्तजाम और कुछ छाया, जैसे टीन या शेड या मकान बना दीजिये। मैं जानता हूं कि मेरे अपने जिले में बहुत जगह पर नहीं हैं। दूसरी एक बात मैंने कही थी कि सर्विसेज परमानेंट होनी चाहिये। मेरी बहुत से कर्मचारियों और अधिकारियों से बातचीत हुई है। उनका चित्त चंचल और विचलित रहता है इसलिये वह काम ठीक नहीं करते और परमानेंट होने से उनका दिल निश्चित हो जाता है और कार्य अच्छा करेंगे। यह जो सर्विस है रोडवेज की, ट्रांसपोर्ट की, अब यह सत्य है कि यह हटने वाली नहीं है। हमारे उपाध्याय जी ने जहां इसका विरोध किया वहां इसकी तारीफ़ भी की है कि यह रहनी चाहिये। इसलिये विरोधी, मैं जानता हूं, इस हाउस में अब वास्तव में कोई नहीं है। यह स्थायी रहने वाली है, इसलिये स्थायी समझ कर हमारा प्रबन्ध होना चाहिये।

तीसरी चीज यह है कि टिकट लेने में आम तौर से बड़ी असुविधा होती है। ऐसा होता है कि टिकट देने वाले अक्सर देर में देते हैं। उनको आध घंटे पहले कम से कम टिकट देना शुरू कर देना चाहिये। एक दिक्कत यह उनको भी हो जाती है कि वह यह नहीं जानते हैं कि कौन सी बस जायगी। बस का आमतौर से इन्तजार करते हैं और उसका नम्बर लिखना होता है तो उनको भी सुविधा होनी चाहिये। यात्रियों को एक लाइन में बहुत देर तक खड़े रहना होता है, इसलिये आधा घंटे पहले यह काम शुरू हो जाय और इसका भी ध्यान रखा जाय कि टिकट आसानी से मिल जाय, इसकी ओर मैं ध्यान आकर्षित करूंगा।

एक बात यह है कि आप ने एक बोर्ड बनाया है और उसमें यही झंझट की बात है कि किसी पर नोटिस गया, किसी को आपत्ति करनी है, उसके लिये बनाया है। उसमें जो तीन सज्जन रखे हैं वे तीनों एक इंटेरेस्टेड से हैं। बहरहाल ट्रांसपोर्ट कमिश्नर का तो आर्डर ही है, वह उसमें है। एक कमिश्नर है वह भी सम्बन्धित ही है और एक सेक्रेटरी है। इसलिये कम से कम एक आदमी तो इंडिपेंडेंट होना ही चाहिये जो कम से कम उनकी बात को समझे। ट्रांसपोर्ट कमिश्नर ने जब आर्डर पास किया है तो वह तो उसकी ताईद करेगा ही, यह समझ ही लेना चाहिये। तो ऐसी सूरत में यह लाजिमी और जरूरी मालूम होता है कि एक आदमी ऐसा व्यक्ति होना चाहिये जो इस विभाग के रोजमर्रा के काम से कनेक्टेड न हो, जिन्होंने नोटिस निकाला है उनसे ज्यादा सम्बन्ध न रखता हो।

एक बात माननीय जयेन्द्रसिंह जी ने कही थी, मैं उसको तो जरा भी पसंद नहीं करता हूं। उन्होंने कहा कि एक कम्पनी का रिश्ता सा हो। कम्पनी का जहां भी मसला होता है, कोआपरेटिव का होता है वह ज्यादा सक्सेसफुल नहीं होता। उससे तो अच्छा यूनियन का तरीका है, यूनियन की हमारे उपाध्याय जी ने बड़ी भारी तारीफ की है। पहले उन्हीं को मौका दीजिये कि वह अपनी यूनियन से यह प्रमाणित कर दें कि वाकई उनकी यूनियन आदर्श है और फिर आप उसके सम्बन्ध में कुछ अच्छी निगाह से देखेंगे। इन बातों के सम्बन्ध में मैंने निवेदन कर दिया। अब रहा यह कि जैसे उपाध्याय जी ने रखा कि एक प्रवर समिति में जाय.....

श्री अध्यक्ष—अभी आप और समय लेंगे ?

श्री रतनलाल जैन—जी नहीं, मैं अभी समाप्त किये देता हूं। इसको प्रवर समिति में जाने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि इस पर काफी विचार हो चुका है और काफी बहस् हो चुकी है तथा सरकार के सामने यह मसला आ चुका है इसके साथ साथ जब ४–५ महीने से यह विचाराधीन रहा तब भी यह मामला सरकार के सामने आ चुका है और सरकार ने इस पर काफी विचार कर लिया है। इसलिये अब इसके प्रवर समिति में जाने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसलिये मैं इस प्रस्ताव का विरोध करता हूं।

श्री अध्यक्ष—राजनारायण जी आप कल अपना भाषण आरम्भ करें।

(इसके बाद सदन ५ बजे अगले दिन के ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया।)

मिट्ठन लाल,
सचिव, विधान मंडल,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ;
१७ फरवरी, १९५५।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

उत्तर प्रदेश विधान सभा